Conto corrente con la posta

Anno 80° — Numero 104

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

PARTE PRIMA

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

Roma - Martedì, 2 maggio 1939 - Anno XVII

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TELEFONI: 50-107 - 50-033 - 53-914

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO

		Anno	Sem.	Trim.
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (Parte I e II)	L.	108	63	45
All'estero (Paesi dell'Unione postale)	»	240	140	100
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (solo Parte I)	»	72	45	31.50
All'estero (Paesi dell'Unione postale)	»	160	100	70

Abbonamento speciale ai soli fascicoli contenenti i numeri dei titoli obbligazionari sorteggiati per il rimborso, annue L. 45 — Estero L. 100.
Gli abbonati hanno diritto anche ai supplementi ordinari. I supplementi straordinari sono fuori abbonamento.
Il prezzo di vendita di ogni puntata della «Gazzetta Ufficiale» (Parte I e II complessivamente) è fissato in lire 1,35 nel Regno, in lire 3 all'estero.

Per gli annunzi da inserire nella "Gazzetta Ufficiale" veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico presso i negozi della Libreria dello Stato in Roma, Via XX Settembre, nel palazzo del Ministero delle Finanze; Corso Umberto, 234 (angolo Via Marco Minghetti, 23-24); in Milano, Galleria Vittorio Emanuele, 3; in Napoli, Via Chiaia, 5; in Firenze, Via degli Speziali, 1; e presso le Librerie depositarie di Roma e di tutti i Capiluoghi delle provincie del Regno.
Le inserzioni nella Parte II della «Gazzetta Ufficiale» si ricevono: in ROMA — presso la Libreria dello Stato — Palazzo del Ministero delle Finanze. La sede della Libreria dello Stato in Milano: Galleria Vittorio Emanuele, 3, è autorizzata ad accettare solamente gli avvisi consegnati a mano ed accompagnati dal relativo importo.

SOMMARIO

MINISTERO DELL'AFRICA ITALIANA

Ricompense al valor militare

Regio decreto 8 dicembre 1938-XVII, registrato alla Corte dei conti addì 24 marzo 1939-XVII, registro n. 3 Africa Italiana, foglio n. 63.

Sono concesse le seguenti ricompense al valor militare per operazioni guerresche in Africa Orientale:

MEDAGLIA D'ARGENTO

Amici Luigi fu Antonio e di Proietti Giulia, nato ad Arsoli (Roma) il 28 marzo 1893, capitano in s.p.e. nel XII battaglione eritreo. — In commutazione della medaglia di bronzo concessa con R. decreto 10 febbraio 1938-XVI, registrato alla Corte dei conti il 28 maggio 1938-XVI, registro n. 25 Africa Italiana, foglio n. 243. — Comandante di compagnia eritrea in rincalzo di un battaglione CC. NN. fortemente impegnato in un combattimento, con rapida decisione ed esemplare ardimento attaccava vigorosamente forze nemiche che tentavano di aggirare il battaglione costringendole a ripiegare disordinatamente. — Abbi Addi, 18 dicembre 1935-XIV.

(1666)

LEGGI E DECRETI

REGIO DECRETO 8 aprile 1939-XVII, n. 634.

Autorizzazione al comune di Avellino a continuare ad applicare, fino al 31 dicembre 1941, le imposte di consumo in base alla tariffa della classe E, fatta eccezione per l'imposta sull'energia elettrica.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il Nostro decreto in data 18 giugno 1936, n. 1325, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 15 luglio 1936, n. 162, con il quale, ai sensi dell'art. 27 del testo unico per la Finanza locale approvato con Nostro decreto 14 settembre 1931, n. 1175, il comune di Avellino fu autorizzato a riscuotere, fino al 31 dicembre 1938, le imposte di consumo con le aliquote della classe superiore *E*, fatta eccezione per l'imposta sull'energia elettrica;

Vista l'istanza con la quale il Comune stesso chiede di continuare, per un quinquennio, ad applicare la predetta tariffa della classe superiore con estensione dell'autorizzazione anche alla stessa imposta sull'energia elettrica;

Udita la Commissione centrale per la finanza locale;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il comune di Avellino è autorizzato a riscuotere, fino al 31 dicembre 1941, le imposte di consumo con le aliquote della classe superiore *E*, fatta eccezione per l'imposta sull'energia elettrica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 8 aprile 1939-XVII

VITTORIO EMANUELE

DI REVEL

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI
Registrato alla Corte dei conti, addì 28 *aprile* 1939-XVII
Atti del Governo, registro 408, *foglio* 115. — MANCINI.

REGIO DECRETO 6 marzo 1939-XVII, n. 635.

Riconoscimento, agli effetti civili, della nuova parrocchia del Sacro Cuore di Gesù, in località Pozzo di Cassero del comune di Modica (Ragusa).

N. 635. R. decreto 6 marzo 1939, col quale, sulla proposta del DUCE, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro per l'interno, viene riconosciuto agli effetti civili il decreto del Vescovo di Noto in data 25 marzo 1938-XVI relativo alla erezione della parrocchia col titolo « Sacro Cuore di Gesù », nella chiesa del Sacro Cuore di Gesù in località Pozzo di Cassero del comune di Modica (Ragusa).

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI
Registrato alla Corte dei conti, addì 15 *aprile* 1939-XVII

DECRETO DEL DUCE 14 febbraio 1939-XVII.

Approvazione della Convenzione stipulata con la « Tirrenia » S.A.N. per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale del Tirreno, del periplo italico e del Mediterraneo occidentale, comprese le linee oltre Gibilterra con il Nord Europa.

IL DUCE DEL FASCISMO

CAPO DEL GOVERNO

DI CONCERTO CON

I MINISTRI PER LE COMUNICAZIONI

E PER LE FINANZE

Visto l'art. 6 del R decreto-lege 7 dicembre 1936-XV, n. 2081, convertito in legge 10 giugno 1937-XV, n. 1002, concernente il nuovo assetto delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale;

Vista la convenzione in data 21 gennaio 1939-XVII, stipulata con la « Tirrenia » Società anonima di navigazione, con sede in Napoli per la concessione alla medesima dell'esercizio delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale del Tirreno e con la Libia, del periplo italico e del Mediterraneo occidentale comprese le linee oltre Gibilterra con il Nord Europa, per la durata di anni venti a cominciare dal 1° gennaio 1937-XV e verso l'annua sovvenzione di L. 86.000.000 (lire ottantaseimilioni) da ridursi a lire 83.000.000 (lire ottantatremilioni) a partire dal 1° gennaio 1941-XIX;

Visto che la « Tirrenia » Società anonima di navigazione ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 20 della convenzione suddetta mediante fideiussione della Società Finanziaria Marittima (« Finmare ») sedente in Roma;

Decreta:

E'approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 21 gennaio 1939-XVII con la « Tirrenia » Società anonima di navigazione, con sede legale in Napoli per la concessione alla medesima dell'esercizio delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale del Tirreno e con la Libia, del periplo italico e del Mediterraneo occidentale comprese le linee oltre Gibilterra con il Nord Europa, per la durata di anni venti a cominciare dal 1° gennaio 1937-XV e verso l'annua sovvenzione di L. 86.000.000 (lire ottantaseimilioni) da ridursi a L. 83.000.000 (lire ottantatremilioni) a partire dal 1° gennaio 1941-XIX.

Detta somma farà carico al capitolo 34 del bilancio passivo del Ministero delle comunicazioni (Servizi per la marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1938-39 residui passivi e competenza ed ai corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1939-40 al 1956-57.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 14 febbraio 1939-XVII

Il Duce del Fascismo, Capo del Governo
MUSSOLINI

Il Ministro per le comunicazioni
BENNI

Il Ministro per le finanze
DI REVEL

Convenzione con la « Tirrenia » S.A.N. per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale del Tirreno e con la Libia, del periplo italico e del Mediterraneo occidentale, comprese le linee oltre Gibilterra, con il Nord Europa.

Fra il ten. gen. di porto cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni, il barone comm. dott. Salvatore Tucci, direttore capo di divisione agente in nome e per conto del Ministero delle finanze ed il sig. ammiraglio Alessandro Ciano, presidente della « Tirrenia » Società anonima di navigazione con sede in Napoli, in nome e per conto della Società stessa, in virtù di regolare mandato, è stato concordato e stipulato quanto in appresso:

Servizi da eseguirsi.

Art. 1.

La « Tirrenia » Società anonima di navigazione con sede legale in Napoli assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (alleg. 1) alle condizioni indicate nel capitolato qui unito (alleg. 2), che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la « Tirrenia » Società anonima di navigazione viene designata con la parola « Società ».

Art. 1-*bis*.

Il Ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze si riserva di concludere con la Società speciali accordi per il riordinamento del servizio Civitavecchia-Terranova.

Art. 2.

Durata della convenzione.

La presente convenzione avrà la durata di venti anni a decorrere dal 1° gennaio 1937-XV.

Sovvenzione.

Art. 3.

La sovvenzione annua iniziale per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in lire ottantaseimilioni (L. 86.000.000) è sarà ridotta a lire ottantatremilioni (L. 83.000.000) a partire dal 1° gennaio 1941-XIX.

La sovvenzione annua di cui sopra è soggetta a revisione quadriennale giusta le norme dei seguenti articoli.

Art. 4.

La revisione della sonvvenzione iniziale sarà effettuata in rapporto al risultato netto complessivo conseguito nel quadriennio in esame, nel caso in cui la media percentuale degli utili del quadriennio stesso risulti superiore all'otto per cento e nel caso in cui i risultati medi del quadriennio non abbiano consentito di conseguire un utile netto medio del quattro per cento sul capitale azionario.

L'utile netto sarà calcolato previa deduzione della quota di riserva ordinaria e della quota dovuta al Consiglio di amministrazione in base allo statuto della Società.

Qualora la percentuale degli utili risulti superiore all'otto per cento, sarà conteggiata a carico della Società una riduzione di sovvenzione per il quadriennio trascorso pari alla metà dell'eccedenza tra l'otto per cento ed il sedici per cento ed alla totalità dell'eccedenza oltre il sedici per cento.

Qualora i risultati medi del quadriennio non abbiano consentito di conseguire un utile medio dal quattro per cento sul capitale azionario, la sovvenzione iniziale sarà reintegrata per il quadriennio trascorso fino a raggiungere detto limite.

La differenza risultante a carico o a favore della Società sarà trattenuta o corrisposta nel quadriennio successivo in quote uguali in diminuzione o in aumento della sovvenzione iniziale.

La differenza relativa all'ultimo quadriennio sarà regolata entro l'anno successivo alla scadenza della concessione, in un'unica soluzione.

Alla Società è vietato, per la durata della concessione, di distribuire riserve, azioni gratuite o comunque di attribuire ai propri azionisti benefici sociali diversi dal dividendo sulle azioni; è inteso che tale dividendo potrà essere distribuito, purchè in misura non superiore al quattro per cento sul capitale versato, anche quando i risultati dell'esercizio fossero inferiori a quanto all'uopo necessario.

In tal caso verrà erogato un dividendo nella misura necessaria per ottenere la media annua del quattro per cento, determinata tenendo conto dei dividendi degli esercizi già trascorsi nel quadriennio, iscrivendo all'uopo a favore del l'esercizio di cui trattasi ed a carico degli esercizi successivi del quadriennio in corso gli importi occorrenti.

La Società non potrà assegnare negli anni successivi del quadriennio in corso un dividendo superiore al quattro per cento se non dopo che la suddetta impostazione sia stata riassorbita, fermo, a compiuto quadriennio e in caso di mancato riassorbimento, l'obbligo di destinare alla sua copertura quanto proviene dall'applicazione del quarto e quinto comma del presente articolo.

Qualora, per effetto della revisione di cui al presente articolo, debba corrispondersi alla Società un aumento della sovvenzione iniziale, i Ministri per le comunicazioni e per le finanze avranno la facoltà di imporre la soppressione o la modificazione di uno o più dei servizi concessi.

Agli effetti della revisione di cui al presente articolo la Società comunicherà ai Ministeri delle comunicazioni e delle finanze, entro il mese di febbraio di ogni anno, la misura degli ammortamenti delle navi, immobili e corredi che, sempre agli effetti della revisione quadriennale, essa ritiene adeguati e propone di conteggiare relativamente all'esercizio finito il 31 dicembre precedente.

Qualora entro il 31 marzo successivo i Ministeri predetti non abbiano fatto osservazioni sugli ammortamenti proposti, essi diventano definitivi agli effetti del calcolo del risultato netto complessivo del quadriennio cui appartiene l'esercizio in esame.

Qualora non possa raggiungersi un accordo, restano salve e impregiudicate le determinazioni spettanti ai Ministri per le comunicazioni e per le finanze a norma dell'articolo seguente.

Art. 5.

Le eventuali variazioni della sovvenzione iniziale dipendenti dalla revisione di cui all'art. 4 vengono determinate nel corso dei primi nove mesi successivi al quadriennio cui la revisione si riferisce con decreti dei Ministri per le comunicazioni e per le finanze, contro i quali è ammesso soltanto il ricorso al Consiglio di Stato in sede di legittimità.

Qualora la Società non dichiari, entro due mesi dalla comunicazione del decreto, di accettare la nuova determinazione della sovvenzione, decade di diritto dalla concessione e deve porsi in liquidazione.

In tal caso, la sua denominazione sociale potrà essere assunta senza corrispettivo dalla Società alla quale in sua vece sarà data la concessione.

Il Ministero delle comunicazioni rileverà la flotta della Società decaduta, ivi compresi corredi, navi o parti di navi

in corso di costruzione e quant'altro si attiene all'esercizio della navigazione, al prezzo minore fra quello risultante dall'applicazione delle quote di ammortamento già determinate annualmente secondo le norme dell'art. 4 e quello risultante da una stima, eseguita da un collegio peritale, con funzioni di arbitratore inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due saranno nominati dalla Società decaduta, due dal Ministro per le comunicazioni e il quinto dal presidente della Corte di appello di Roma.

Art. 6.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita come ai precedenti articoli della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nell'annessa tabella.

Art. 7.

La sovvenzione dovuta alla Società verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Società dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti i documenti che le saranno richiesti per la liquidazione.

Per il pagamento di quanto le è dovuto, in base alla presente convenzione, la Società dovrà inoltre inviare al Ministero delle comunicazioni un certificato rilasciato dall'autorità competente da cui risultino le persone autorizzate a riscuotere e quietanzare (amministratori, direttori generali, procuratori, ecc.) in nome e per conto della Società stessa.

In qualunque caso di decadenza o di cessazione dalla carica di amministratore (o direttore generale, o procuratore, ecc.) autorizzato a riscuotere, anche se tale decadenza o cessazione avvenga *ope legis* o per fatto previsto nello statuto sociale e sia pubblicata nei modi di legge, la Società deve tempestivamente notificare al Ministero delle comunicazioni l'avvenuta decadenza o cessazione, in difetto della quale notifica, il Ministero stesso non assume alcuna responsabilità per i pagamenti eseguiti all'amministratore (o direttore generale, o procuratore, ecc.) decaduto.

Art. 8.

Sede della Società.

La Società avrà la sede centrale e di armamento principale a Napoli, sedi succursali e di armamento a Genova, Palermo e Fiume.

La Società avrà una rappresentanza in Roma, che sarà considerata come domicilio speciale della Società per tutti gli effetti della presente convenzione.

Art. 9.

Amministrazione della Società. — Capitale sociale.

Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del sessanta per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da enti riconosciuti italiani, e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento del capitale.

Il Consiglio di amministrazione, il collegio sindacale e la direzione della Società dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai comma primo e secondo del presente articolo devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione.

Mancando tali condizioni o venendo comunque modificate, la Società sarà dichiarata decaduta a termini dell'art. 19 e con le conseguenze da esso prevedute.

Art. 10.

Rappresentanza della Società all'estero.

Gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi e per i periodi di tempo in cui lo riconosca indispensabile.

All'uopo la Società dovrà entro il 31 dicembre 1937 sottoporre al Ministero delle comunicazioni le proposte di nomina dei propri rappresentanti ed agenti all'estero.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

NAVI.

Art. 11.

Nuove costruzioni.

La Società si obbliga a costruire entro il 31 dicembre 1941:

a) sei navi, ciascuna di 1.600 tonnellate di stazza lorda, a due ponti, della capacità di circa 100.000 piedi cubi, della velocità di esercizio di undici miglia, per la linea Adriatico-Sicilia-Tirreno (n. 26 dell'allegato 1);

b) undici navi, ciascuna di 2.750 tonnellate di stazza lorda, della portata lorda di tonnellate 4.000, della capacità di circa 200.000 piedi cubi, della velocità di esercizio di 14 miglia, per le linee Adriatico-Sicilia-Nord Europa e Tirreno-Sicilia-Nord Europa (nn. 27 e 28 dell'allegato 1).

I piani delle navi di cui sopra e gli altri dati ad esse relativi dovranno essere presentati al Ministero delle comunicazioni per l'approvazione entro il 31 dicembre 1939.

Noleggio delle navi.

Art. 12.

Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato le navi della Società, completamente armate. In questo caso, sarà corrisposto alla Società un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il sette e mezzo per cento annuo per interesse sul valore attuale della nave;

2° il dodici per cento annuo sul valore iniziale della nave per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del combustibile e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazioni.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu conseguato salvo il normale deperimento.

Art. 13.

Agli effetti dell'articolo precedente il valore iniziale e quello attuale si rileveranno da un prospetto, da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni d'accordo con la Società e di concerto col Ministero delle finanze, nel quale saranno indicati per ogni nave appartenente alla Società il valore iniziale, il valore residuo al 1° gennaio 1937-XV e la quota fissa

di ammortamento da dedursi da detto valore residuo per ogni anno di età della nave a decorrere dal 1° gennaio 1937-XV onde ottenere il valore attuale, nell'intesa che quest'ultimo valore non potrà in qualunque caso essere calcolato in misura inferiore al venti per cento del valore iniziale.

Per le navi di nuova costruzione il valore iniziale risulterà dalla somma del prezzo (al netto dell'importo dei premi di costruzione, di armamento, di ammortamento e simili a carico dell'Erario corrisposti al costruttore o al committente pagato al Cantiere costruttore, maggiorato delle quote di interesse sulle rate pagate prima della consegna definitiva della nave, delle spese sostenute direttamente dalla Società per completare la nave e assisterne la costruzione, l'allestimento e le prove, delle spese notarili e di assicurazione e di ogni altra spesa che normalmente viene segnata a carico del costo delle navi di nuova costruzione. L'ammontare esatto di tali spese e delle quote d'interesse di cui sopra verrà fissato dal Ministero delle comunicazioni in base alla documentazione che la Società è tenuta a produrre appena in grado di farlo. In difetto di documentazione detto ammontare verrà fissato dallo stesso Ministero con criterio discrezionale.

Le decisioni adottate in merito dal Ministero delle comunicazioni sono definitive e non soggette a gravami di sorta.

Art. 14.

Le navi alla scadenza della convenzione.

Alla scadenza della presente convenzione lo Stato avrà facoltà di rilevare tutte o in parte le navi adibite alle linee, anche se non sovvenzionate, già esercitate dalla Società, al prezzo risultante da una stima eseguita da un collegio peritale, con funzioni di arbitratore inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due saranno nominati dalla Società cessante, due dal Ministro per le comunicazioni e il quinto dal presidente della Corte di appello di Roma.

Quando lo Stato eserciti tale facoltà la Società dovrà porsi in liquidazione o la sua denominazione sociale potrà essere assunta, senza corrispettivo, dalla nuova assuntrice dei servizi.

Tariffe.

Art. 15.

Le tariffe indicate agli articoli 22 e seguenti del capitolato ed agli articoli 15 *bis* e 15 *ter* della presente convenzione entreranno in vigore a decorrere dal primo giorno del secondo mese successivo a quello della data di pubblicazione del decreto che approva la presente convenzione.

Sino alla data come sopra stabilita continueranno ad essere osservate, salvo eventuali modificazioni consentite dal Ministero delle comunicazioni, le tariffe applicate dai precedenti concessionari delle linee comprese nella presente convenzione, quali risultano dalle rispettive convenzioni e relativi capitolati. Continueranno ad essere altresì osservate le altre disposizioni tariffarie stabilite dal Ministero delle comunicazioni a complemento o a modifica delle convenzioni stipulate con i precedenti concessionari di cui sopra, salvo le eventuali modificazioni che venissero consentite dal Ministero delle comunicazioni.

Anche le norme e condizioni dei trasporti applicate sino al 31 dicembre 1936-XV continueranno ad essere osservate sinchè non saranno modificate con le norme prescritte dal capitolato.

Art. 15-*bis*.

In deroga alle disposizioni dell'art. 22 del capitolato annesso alla presente convenzione, le tariffe massime da applicarsi per il trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori sulle linee Terranova - Golfo Aranci - La Maddalena; La Maddalena Palau - Bonifacio; La Maddalena - Palau; Carloforte - Calasetta; Carloforte-Portovesme e sulla linea Cagliari - Terranova - La Maddalena - Porto Torres - Alghero - S. Antioco - Cagliari con prolungamento a Genova, limitatamente ai trasporti fra i porti della Sardegna, saranno le seguenti:

a) passeggeri:

pei passeggeri di classe centesimi 24 per passeggero-chilometro;

pei passeggeri di ponte centesimi 12 per passeggero-chilometro.

Nel caso in cui si ritenga opportuno di distinguere i passeggeri in tre classi, la tariffa della classe intermedia sarà di centesimi 18 per passeggero-chilometro.

Potranno essere istituiti sulle navi posti di lusso con l'aumento fino al venti per cento sul prezzo fissato pei passeggeri di classe. Il numero dei posti di lusso non potrà eccedere il quindici per cento del numero totale dei posti di classe.

Ogni passeggero avrà diritto di portare con sè gratuitamente 60 chilogrammi di bagaglio, anche se è costituito da derrate o prodotti agricoli per consumo personale o pel mercato.

b) merci:

per qualsiasi percorso delle linee per quintale L. 2,80. L'importo minimo di ogni spedizione è di L. 6,50.

c) bestiame:

1ª classe L. 18 per capo
2ª classe L. 14 » »
3ª classe L. 6 » »
4ª classe L. 3 » »

d) valori:

L. 3 per ogni 1000 lire indivisibili, con un massimo di L. 9.

Art. 15-*ter*.

Per il trasporto dei piccoli colli contenenti merci sulle linee Terranova - Golfo Aranci - La Maddalena; La Maddalena - Palau - Bonifacio; La Maddalena - Palau; Carloforte - Calasetta; Carloforte - Portovesme e sulla linea Cagliari - Terranova - La Maddalena - Porto Torres - Alghero - S. Antioco - Cagliari con prolungamento a Genova, limitatamente ai trasporti fra i porti della Sardegna, la Società, in luogo delle tariffe e condizioni previste all'art. 24 del capitolato, applicherà le seguenti prescrizioni:

La tariffa non dovrà essere superiore a L. 2 per collo.

I colli non potranno superare nè il peso di chilogrammi 60 nè il volume di quarto di metro cubo, nè il valore di L. 1000 per collo.

Art. 15-*quatuor*.

In deroga all'art. 22 del Capitolato e fino a diversa disposizione del Ministero delle comunicazioni, sulle linee giornaliere Napoli-Palermo, Civitavecchia-Terranova e sul tratto Civitavecchia-Cagliari della linea Genova-Tunisi per le sole relazioni tra Civitavecchia e Cagliari, saranno mantenute le tariffe di trasporto per passeggeri, merci, bestiame e valori in vigore alla data della presente convenzione.

Art. 16.

Accordi di traffico.

La Società, prima di intraprendere trattative per la definizione di accordi di carattere importante e duraturo con altri armatori nazionali o stranieri concernenti sia la deter-

minazione e l'applicazione delle tariffe di trasporto che le varie modalità di esercizio dei rispettivi servizi, deve chiedere direttive al Ministero delle comunicazioni.

La Società dovrà attenervisi e in seguito comunicare gli accordi intervenuti.

Art. 17.

Decadenza della concessione per gravi irregolarità.

Quando nella esecuzione del servizio si verificassero gravi irregolarità che compromettano — a giudizio dell'Amministrazione — le finalità del servizio stesso, la Società potrà essere dichiarata decaduta dalla concessione, previo parere del Consiglio di Stato a termini dell'art. 19 e con le conseguenze da esso prevedute.

Art. 18.

Divieti.

La Società non potrà, senza l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni:

a) cedere ad altri i servizi contemplati dalla presente convenzione;

b) vendere le navi assegnate ai servizi e consentire iscrizioni di ipoteca su di esse per un ammontare superiore alla metà del loro valore attuale;

c) assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo;

d) ed in genere eseguire altri servizi regolari di navigazione oltre quelli previsti dalla presente convenzione.

Qualora la Società apertamente o nascostamente contravvenisse ai divieti di cui al presente articolo potrà essere dichiarata decaduta dalla concessione previo parere del Consiglio di Stato, a termini dell'art. 19 e con le conseguenze da esso prevedute.

Art. 19.

Norme per i casi di decadenza.

Ogni qualvolta si verifichi decadenza della concessione per violazione degli obblighi della presente convenzione, tale decadenza importa a carico della Società decaduta l'applicazione di una penale pari alla metà della sovvenzione stabilita per l'esercizio precedente a quello nel quale è dichiarata la decadenza.

Negli stessi casi potrà altresì il Ministero delle comunicazioni prendere possesso delle navi e di quella parte della organizzazione di esercizio dell'Azienda che sia necessaria per assicurare provvisoriamente la continuazione dei servizi sinchè non siano affidati ad altra Società in base a nuova concessione.

La Società dichiarata decaduta dalla concessione dovrà porsi in liquidazione e la sua denominazione sociale potrà essere assunta, senza corrispettivo, dal nuovo assuntore dei servizi. Il Ministero delle comunicazioni avrà facoltà di rilevare in tutto o in parte le navi adibite alle linee, anche se non sovvenzionate, esercitate dalla Società decaduta, al prezzo risultante da una stima eseguita da un collegio peritale con funzioni di arbitratore inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due saranno nominati dalla Società decaduta, due dal Ministro per le comunicazioni e il quinto dal presidente della Corte di appello di Roma.

Le disposizioni di questo articolo non si applicano nel caso di decadenza prevista dall'art. 5 della presente convenzione.

A garanzia del pagamento della penale di cui al primo comma la Società è tenuta, a richiesta del Ministero delle comunicazioni, a fornire apposita fidejussione di ente beneviso al Ministero medesimo. Nel caso in cui la fidejussione non possa essere ottenuta, il Ministero delle comunicazioni è autorizzato a far iscrivere ipoteca sulle navi e, occorrendo, sugli immobili della Società per un valore corrispondente alla metà della sovvenzione iniziale.

Art. 20.

Cauzione.

All'atto della stipulazione del contratto, la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al dieci per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato oppure mediante fidejussione di ente beneviso al Ministero delle comunicazioni, oppure costituendo ipoteca sopra una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tal uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dalla Società come dalle persone per cui essa deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle penali e delle multe inflitte che non fossero pagate dalla Società o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro venti giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, la Società si intende decaduta per sua colpa dalla concessione, a termini dell'art. 19 e con le conseguenze da esso prevedute.

Art. 21.

Casi di guerra.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 22.

Imbarco di diplomati, capitani o macchinisti.

La Società ha l'obbligo di imbarcare sulle navi addette a linee toccanti porti esteri, oltre l'equipaggio normale, un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo, e semprechè sia terminato il viaggio in corso, il diplomato imbarcato sarà sostituito da un altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 150 aumentabile a L. 200, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 23.

Assunzione di oneri dipendenti da mutui contratti da Società già esercenti i servizi.

Con l'entrata in vigore della presente convenzione, la Società assume — per l'importo residuo al 1° gennaio 1937 — tutti gli oneri inerenti ai seguenti mutui contratti:

a) dall'ex Società italiana di navigazione « Florio », già sedente in Roma, col Consorzio di credito per le opere pubbliche, per lire 110.896.223,70 (lire centodiecimilioniottocentonovantaseimiladuecentoventritre e 70/100) come da contratto in data 17 marzo 1927 a rogito notaio Carlo Capo;

b) dall'ex Compagnia sarda d'armamento e navigazione, già sedente in Genova, col Consorzio di credito per le opere pubbliche per lire 4.363,491,60 (lire quattromilionitrecentosessantatremilaquattrocentonovantuno e 60/100) come da contratto in data 17 marzo 1927 a rogito notaio Carlo Capo;

c) dall'ex Società italiana di navigazione « Florio », già sedente in Roma, col Consorzio di credito per le opere pubbliche, per lire 25.000.000 (lire venticinquemilioni) come da contratto in data 6 agosto 1931 a rogito notaio Carlo Capo;

d) dall'ex Società italiana di navigazione « Florio », già sedente in Roma, col Consorzio di credito per le opere pubbliche, per lire 24.000.000 (lire ventiquattromilioni) come da contratto in data 16 aprile 1932 a rogito notaio Carlo Capo;

e) dall'ex Compagnia italiana transatlantica (Citra), già sedente in Roma, col Consorzio di credito per le opere pubbliche, per lire 18.000.000 (lire diciottomilioni) come da contratto in data 16 aprile 1932 a rogito notaio Carlo Capo.

Art. 24.

Risoluzione di controversie.

Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dalla Società ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti, ed in difetto di accordo da nominarsi dal Presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per Cassazione.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 21 gennaio 1939-XVII.

p. *Il Ministero delle comunicazioni*
Il direttore generale della Marina mercantile
GIULIO INGIANNI

p. *Il Ministero delle finanze*
Il direttore capo divisione
SALVATORE TUCCI

p. *La « Tirrenia » società anonima di navigazione*
ALESSANDRO CIANO

ALLEGATO 1 (*art. 1 della Convenzione*)

Elenco delle linee, itinerari, periodicità, velocità di esercizio

1. - *Napoli - Palermo - Napoli* (da passeggeri).
Periodicità: giornaliera.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia sedici e settantacinque.

2. - *Palermo - Tunisi - Palermo* (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia sedici e settantacinque.

3. - *Palermo - Tripoli - Palermo* (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia sedici e settantacinque.
Nel 1937 saranno eseguiti quarantotto viaggi.

4. - *Napoli - Cagliari - Napoli* (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dodici.

5. - *Napoli* - Messina oppure Catania - Siracusa Malta - *Tripoli* - Malta - Siracusa - Catania oppure Messina - *Napoli* (da passeggeri).
Periodicità: quindicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dodici.

6. - *Napoli* - Siracusa - Malta - *Tripoli* - Malta Siracusa - *Napoli* (da passeggeri).
Periodicità: quattordicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dodici.

7. - *Siracusa - Tripoli - Siracusa* (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dodici.

8. - *Napoli* - Messina oppure Catania - Siracusa - *Bengasi* - Siracusa - Catania oppure Messina - *Napoli* (con prolungamento da Bengasi a Derna) (da passeggeri).
Periodicità: quattordicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dodici.

9. - *Siracusa - Bengasi - Siracusa* (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dodici.
Nel 1937 saranno eseguiti quarantasette viaggi.

10. - *Civitavecchia - Terranova - Civitavecchia* (da passeggeri).
Periodicità: giornaliera.
Velocità oraria normale di esercizio. miglia quattordici.

11. - *Genova* - Livorno - Civitavecchia - Cagliari - Trapani - *Tunisi* - Cagliari - Civitavecchia - Livorno - *Genova* (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.
Nel 1937 saranno eseguiti quarantotto viaggi

12. - *Tunisi* - Malta - *Tripoli* - Malta - *Tunisi* (con prolungamento quattordicinale da Tripoli a Bengasi e Derna) (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.
Nel 1937 saranno eseguiti quarantotto viaggi

13. - *Genova* - Livorno - La Maddalena - Terranova P. - Cagliari - Trapani - *Palermo* - Cagliari - Terranova P. - La Maddalena - Livorno - *Genova* (da passeggeri).
Periodicità: quattordicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

14. - *Palermo* - Trapani - Pantelleria - *Tunisi* - Pantelleria - Trapani - *Palermo* (da passeggeri).
Periodicità: quattordicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

15. - *Tunisi* - Sfax - *Tripoli* - Sfax - *Tunisi* (da passeggeri).
Periodicità: quattordicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

16. - *Tripoli* - Bengasi - Derna - Tobruk - *Alessandria* - Tobruk - Derna - Bengasi - *Tripoli* (da passeggeri).
Periodicità: quattordicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

17. - *Genova* - Livorno - La Maddalena - Porto Torres - Cagliari - *Palermo* - Trapani - Cagliari - Porto Torres - La Maddalena - Livorno - *Genova* (da passeggeri).
Periodicità: quattordicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

18. - *Genova* - Livorno - Bastia - *Porto Torres* - Bastia - Livorno - *Genova* (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

19. - *Cagliari* - Tortolì - Terranova - La Maddalena - Porto Torres - Alghero - Carloforte - S. Antioco - *Cagliari* (con prolungamento ai porti di Genova e Imperia) (da passeggeri).
Periodicità: quattordicinale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

20. - *Terranova* - Golfo Aranci - *La Maddalena* - Golfo Aranci - *Terranova* (da passeggeri).
Periodicità: giornaliera.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

21. - *La Maddalena* - Palau - *Bonifacio* - Palau - *La Maddalena* (da passeggeri).
Periodicità: sei volte la settimana.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

22. - *La Maddalena* - *Palau* - *La Maddalena* (da passeggeri).
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia dieci.

23. - *Carloforte* - *Calasetta* - *Carloforte* (da passeggeri).
Periodicità: bigiornaliera.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia nove.

24. - *Carloforte* - *Portovesme* - *Carloforte* (da passeggeri).
Periodicità: bigiornaliera.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia nove.

25. - *Fiume* - Venezia - Bari - Catania - Messina - Palermo - Napoli - Livorno - Genova - Marsiglia - Barcellona - *Valencia* - Marsiglia - Genova - Livorno - Napoli - Palermo - Messina - Catania - Bari - Trieste - *Fiume* (commerciale).
Periodicità: settimanale.
Velocità normale oraria di esercizio: miglia undici.
Fino a nuove disposizioni del Ministero delle comunicazioni è consentito alla Società di limitare l'itinerario della linea a Marsiglia.

26. - *Fiume* - Venezia - Gallipoli - Marsala - Castellammare del Golfo - Palermo - *Genova* - Napoli - Castellammare del Golfo - Marsala - Siracusa - Catania - Riposto - Gallipoli - Trieste - *Fiume* (commerciale).
Periodicità: quattordicinale sino al 31 dicembre 1941 e settimanale successivamente.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia nove sino al 31 dicembre 1941 e miglia undici successivamente.
Nel 1937 saranno eseguiti venticinque viaggi.

27. - *Fiume* - Trieste - un terzo porto italiano - *Londra* oppure *Rouen* oppure *Anversa* - oppure *Rotterdam* oppure *Amburgo* e ritorno a *Fiume* dopo avere approdato in altro porto italiano (commerciale).
Periodicità: ventiquattro viaggi all'anno dal 1° gennaio 1937 al 31 dicembre 1941.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia nove sino al 31 dicembre 1941.

28. - *Genova* - Napoli - un terzo porto italiano - *Londra* - oppure *Rouen* oppure *Anversa* - oppure *Rotterdam* oppure *Amburgo* e ritorno a *Genova* con approdo in altro porto italiano (commerciale).
Periodicità: ventiquattro viaggi all'anno dal 1° gennaio 1937 al 31 dicembre 1941.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia nove sino al 31 dicembre 1941.

Dal 1° gennaio 1937 al 31 dicembre 1941 la Società nei riguardi delle linee 27 e 28 ha facoltà:

a) di disporre che i viaggi iniziati sulla linea 27 effettuino il loro ritorno nel Tirreno terminando a Genova dopo avere approdato in altro porto italiano, e che i viaggi iniziati sulla linea 28 effettuino il ritorno nell'Adriatico terminando a Fiume dopo avere approdato in altro porto italiano; *b*) di eseguire sulla linea 27 o sulla linea 28 un numero di viaggi in un anno minore di ventiquattro, a condizione che ne siano eseguiti in più sull'altra linea, per modo che in un anno siano eseguiti sulle due linee complessivamente non meno di quarantotto viaggi.
Nel 1937 saranno eseguiti complessivamente sulle due linee quarantasei viaggi.

Dal 1° gennaio 1942 gli itinerari e il numero di viaggi delle due linee 27 e 28 saranno stabiliti in modo che siano compiuti in un anno complessivamente settantadue viaggi dei quali: *a*) quarantotto con approdo a Londra e capolinea terminale ad Amburgo; *b*) ventiquattro con prolungamento sino a Gdynia e/o Göteborg con esclusione dell'approdo di Londra. La velocità oraria normale di esercizio sarà portata a miglia quattordici.

NAVI ASSEGNATE ALLE LINEE

Linee 1, 2 e 3 - Quattro motonavi della stazza lorda unitaria minima di 5400 tonn., con facoltà di adibire alle linee stesse, in caso di assoluta necessità, il piroscafo « Città di Catania ».

Linee 4, 8 e 9 - Due navi della stazza lorda unitaria minima di 2800 tonnellate.

Linee 5, 6 e 7 - Due navi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate.

Linea 10 - Due motonavi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate.

Linee 11 e 12 - Tre navi della stazza lorda unitaria minima di 4000 tonnellate.

Linee 13, 14, 15, 16, 17 e 18 - Sette motonavi della stazza lorda unitaria minima di 2500 tonnellate. Sino al 31 dicembre 1944 potrà essere impiegato un piroscafo da 1700 tonnellate.

Linea 19 - Una nave della stazza lorda minima di 1200 tonnellate.

Linea 20 - Una nave della stazza lorda minima di 400 tonnellate.

Linee 21 e 22 - Una nave della stazza lorda minima di 250 tonnellate.

Linee 23 e 24 - Una nave della stazza lorda minima di 100 tonnellate. Fino al 31 dicembre 1940 potrà essere impiegata una nave da 75 tonnellate.

Linea 25 - Sei motonavi della stazza lorda unitaria minima di 2400 tonnellate.

Linea 26 - Quattro navi della stazza lorda unitaria minima di 1200 tonnellate sino al 31 dicembre 1941 e sei navi della stazza lorda unitaria minima di 1600 tonnellate, a due ponti, della capacità di circa 100.000 piedi cubi, successivamente.

Linee 27 e 28 - Dieci navi della stazza lorda unitaria minima di 2500 tonnellate sino al 31 dicembre 1941 ed undici navi, ciascuna della stazza lorda minima di 1750 tonnellate, della capacità di stiva di 200.000 piedi cubi (di cui parte ventilata successivamente).

Per tutte le linee - La velocità delle navi assegnate alle linee dovrà essere tale da corrispondere alle prescrizioni stabilite per ciascuna linea nei rispettivi itinerari.

Roma, addì 21 gennaio 1939-XVII

p. *Il Ministero delle comunicazioni*
Il direttore generale della Marina mercantile
GIULIO INGIANNI

p. *Il Ministero delle finanze*
Il direttore capo divisione
SALVATORE TUCCI

p. *La «Tirrenia» società anonima di navigazione*
ALESSANDRO CIANO

ALLEGATO 2 (*Art. 1 della Convenzione*)

Capitolato per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale

Servizi da eseguirsi - Itinerari e orari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

Gli orari delle linee verranno determinati dal Ministero delle comunicazioni, sentita la Società, e potranno essere in egual modo variati.

Le partenze potranno però, per ragioni di ordine pubblico e di interesse postale, commerciale o politico essere ritardate o anticipate per disposizione del Ministero delle comunicazioni o dei suoi rappresentanti, senza che si possa chiedere alcun compenso nè dalla Società in confronto dello Stato nè da terzi in confronto della Società o dello Stato. Dei ritardi verificatisi per causa di forza maggiore sarà giudice l'autorità marittima locale.

In caso di ritardi nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi porti di approdo riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile. Per le linee da passeggeri i cui orari siano in coincidenza con servizi ferroviari o con i servizi marittimi che saranno indicati dal Ministero delle comunicazioni, la Società ha inoltre l'obbligo di aumentare la velocità, nei limiti della riserva, per ricuperare il ritardo esistente alla partenza o verificatosi durante il viaggio.

Le ore di arrivo e di partenza nei singoli approdi debbono riferirsi al momento in cui le navi accostano alla banchina, pronte all'imbarco o allo sbarco dei passeggeri, della posta e delle merci, ovvero se ne discostano. Nelle località in cui tali operazioni non possano compiersi alla banchina si avrà riguardo al momento in cui la nave è pronta ad eseguirle, ovvero al momento in cui lascia l'ancoraggio.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le rispettive linee o tratti di linee, salvo i casi in cui tale velocità debba essere superata, come previsto nel precedente articolo.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere le navi in circostanze di ordinaria navigazione. Sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari tenuto conto del tempo impiegato per le manovre nei porti, del percorso in fiumi o canali, della differenza di longitudine e delle limitazioni di velocità stabilite per regolare l'arrivo e la partenza nei porti secondo le esigenze della linea.

Art. 4.

Gli itinerari di base delle linee sono stabiliti nella tabella di cui all'art. 1. Essi contengono per ciascuna linea l'indicazione dei porti capolinea e terminale, nonchè degli approdi intermedi ritenuti indispensabili per ragioni di traffico o d'interesse pubblico.

Gli itinerari particolareggiati di ogni linea vengono determinati dal Ministero delle comunicazioni sentita la Società o su proposta di essa e debbono contenere la indicazione degli altri scali intermedi obbligatori. Essi possono anche contenere l'indicazione di un limitato numero di approdi facoltativi dalla cui effettuazione non deve derivare peraltro alcun pregiudizio alla regolarità di esecuzione di quelli obbligatori. Questa limitazione non si applica alle linee di carattere commerciale, salvo contrarie disposizioni del Ministero delle comunicazioni.

Salvo quanto è disposto all'ultimo comma del presente articolo nessuna variazione potrà essere apportata dalla Società agli itinerari così stabiliti se non previa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Il Ministero delle comunicazioni potrà disporre la sospensione o soppressione di qualsiasi approdo d'itinerario nonchè l'attuazione in via provvisoria o definitiva di nuovi approdi sempre che dall'attuazione di questi non derivi tale aumento di percorrenza da richiedere aumenti di materiale. Avrà altresì facoltà di fare eseguire viaggi straordinari, nel qual caso, ove tali viaggi possano essere eseguiti col materiale assegnato alle linee, saranno rimborsate alla Società le sole spese vive di esercizio.

Per ragioni di interesse commerciale, postale o politico od in vista di nuove esigenze dei traffici o dell'economia nazionale e previo accordo con la Società, potrà il Ministero delle comunicazioni modificare gli itinerari (compresi quelli indicati nella tabella di cui all'art. 1), la periodicità e la velocità delle linee, sopprimere uno o più viaggi o parte di essi, fermo restando che non venga aumentato l'onere finanziario dello Stato, e salva l'applicazione dell'art. 39.

Per le linee di carattere commerciale la Società ha facoltà:

a) di ritardare ed eventualmente anticipare le partenze, nonchè di invertire l'ordine degli approdi per soddisfare le esigenze del traffico, sempre che non ne derivi pregiudizio alla regolarità delle linee specialmente agli effetti dei viaggi successivi;

b) di omettere quegli scali intermedi obbligatori (tranne quelli compresi nella tabella di cui all'art. 1) nei quali non sianvi da imbarcare o sbarcare nè passeggeri nè merci, sempre che l'approdo non sia connesso con obblighi speciali previsti dalla convenzione o con speciali disposizioni del Ministero delle comunicazioni;

c) di approdare in altri porti oltre quelli indicati negli itinerari quando non possa derivarne pregiudizio alla rego-

larità della linea, sempre che tali porti non siano attinenti ad altre linee comprese nella convenzione (salvo per i tratti di itinerari comuni a più linee considerate nella convenzione) e purchè la convenzione o il Ministero delle comunicazioni non dispongano altrimenti.

Navi.

Art. 5.

Le navi da assegnarsi alle linee devono essere di proprietà della Società o, previa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni, noleggiate dalla stessa; debbono essere iscritte alla prima classe del Registro italiano navale ed aeronautico e mantenere tale classificazione per tutta la durata della convenzione. Su quelle di sua proprietà la Società dovrà impiantare o mantenere in efficienza picchi di carico del numero e della potenzialità che saranno stabiliti dal Ministero delle comunicazioni.

La Società ha l'obbligo di assegnare alle singole linee navi in numero sufficiente per la regolare esecuzione dei servizi affidatile. Salvo il disposto dell'art. 7 tali navi debbono avere caratteristiche non inferiori a quelle indicate nella tabella di cui all'art. 1 e corrispondenti alle altre condizioni prescritte dalle disposizioni vigenti nonchè alle esigenze del traffico proprio di ciascuna linea.

Per accertare l'edempimento di dette condizioni il Ministero delle comunicazioni potrà sottoporre le navi, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, a visita sommaria ed occorrendo anche a visita straordinaria. I verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali una nave potrà essere assegnata.

Risultando che taluna nave non soddisfi alle condizioni suaccennate, la Società dovrà, nel termine che le verrà assegnato, eseguire i lavori necessari per rimettere la nave nelle condizioni stabilite, ovvero provvedere a sostituirla con altra rispondente alle condizioni stesse, e ciò senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio e ferma la responsabilità che la Società possa avere incontrato per inconvenienti verificatisi. Dall'adempimento di tali obblighi la Società non potrà essere esonerata che con provvedimento del Ministero delle comunicazioni e senza pregiudizio dell'applicabilità delle disposizioni dell'art. 39.

Salvo speciale autorizzazione di detto Ministero, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, le navi che abbiano raggiunto l'età di venticinque anni dovranno essere sostituite.

Art. 6.

La Società indicherà al Ministero delle comunicazioni quali navi intende destinare alle singole linee e sottoporrà in seguito allo stesso Ministero le eventuali proposte di modificazione alle destinazioni indicate.

Salvo il caso che ne sia esonerata dal detto Ministero e ferma rimanendo in tal caso l'applicabilità degli articoli 7 e 39, la Società è tenuta ad eseguire i servizi nei modi stabiliti, anche se essa non potesse disporre di parte del materiale assegnato ad una linea per causa di forza maggiore o di riparazione.

Qualora una nave diventasse anche temporaneamente indispenibile la Società dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altra nave, anche se di caratteristiche inferiori, ed avrà l'obbligo di rimetterla in linea o di sostituirla con altra pienamente rispondente alle esigenze della linea stessa nel termine che sarà fissato dal Ministro per le comunicazioni, salvo il caso di esonero sopraindicato e ferma rimanendo in tal caso l'applicabilità degli articoli 7 e 39.

Art. 7.

Il Ministero delle comunicazioni ha facoltà insindacabile di autorizzare la Società, in casi eccezionali, ad assegnare temporaneamente alle linee navi non corrispondenti alle condizioni stabilite, prendendole ove occorra, a noleggio.

In tali casi la sovvenzione complessiva attribuita alla linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la formula seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;

S rappresenta la sovvenzione normale;

a rappresenta la ritenuta per deficienza di velocità;

b rappresenta la ritenuta per deficienza di tonnellaggio.

$$a = S - \left[\frac{S}{2} + \frac{S}{2}\left(\frac{V'}{V}\right)^3\right]$$

$$b = S - \left(0{,}65\,S + 0{,}35\,S\,\frac{T'}{T}\right)$$

nelle quali

V' rappresenta la velocità effettiva;

V rappresenta la velocità prescritta ridotta della percentuale di tolleranza di cui in seguito;

T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;

T rappresenta il tonnellaggio prescritto, ridotto della percentuale di tolleranza di cui in seguito.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio e sarà effettuata previa una tolleranza del dieci per cento nei riguardi delle deficienze di tonnellaggio delle navi destinate alle linee Napoli-Palermo e Civitavechia-Terranova, del dieci per cento nei riguardi delle deficienze di velocità e tonnellaggio per le altre linee comprese tra quelle indicate nel primo comma del successivo articolo 17 e del venti per cento delle deficienze di velocità e tonnellaggio per le navi destinate alle linee rimanenti, comprese in queste ultime le linee 6 e 9 del primo settore specificate nell'elenco delle linee di preminente interesse nazionale.

Art. 8.

Le navi nuove che la Società ha l'obbligo di destinare ai servizi, devono essere costruite nei cantieri italiani salvo speciale contraria autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

I piani delle navi di nuova costruzione e quelli dei loro apparati motori e gli schemi dei relativi contratti di costruzione dovranno essere presentati al Ministero delle comunicazioni per l'approvazione.

Nei casi in cui fosse consentito di adibire ai servizi navi usate da acquistare a tale scopo, la Società dovrà, prima dell'acquisto, presentare al Ministero delle comunicazioni i piani delle navi stesse e lo schema del contratto di acquisto.

La Società dovrà altresì presentare al Ministero delle comunicazioni per l'approvazione i piani di modifiche e trasformazioni di qualche importanza, prima di intraprendere i lavori.

Art. 9.

Le navi, sia di nuova costruzione che acquistate, devono essere riconosciute idonee al servizio della linea o delle linee cui sono destinate.

A tal uopo, prima che una nave sia messa in servizio, una commissione nominata dal Ministero delle comunicazioni procederà:

a) ad una visita generale della nave, di cui all'art. 10;
b) ad una prova in mare, di cui all'art. 11.

Art. 10.

Fermi rimanendo la vigilanza e gli accertamenti di competenza del Registro italiano navale ed aeronautico e l'esercizio delle funzioni spettanti alle autorità marittime locali, la visita generale di cui all'articolo precedente avrà lo scopo di verificare che la nave corrisponda alle speciali prescrizioni della convenzione e del presente capitolato e alle disposizioni date dal Ministero delle comunicazioni nell'approvare sia i piani delle navi stesse e dei loro apparati motori ed i relativi schemi di contratto, sia i piani di modifiche o trasformazioni.

La visita procederà secondo le norme che verranno stabilite dal Ministero.

Per le navi adibite a trasporto passeggeri la commissione si accerterà che gli adattamenti delle classi e dei servizi annessi risultino, nel loro complesso, improntati, in relazione alle caratteristiche delle varie linee, a criteri di praticità e modernità, ed in particolare che gli alloggi ed i relativi accessori rispondano come spazio, arredamento e ventilazione ai necessari requisiti di comodità, di efficienza ed igiene.

Uguali direttive saranno seguite dalla commissione per quanto riguarda le sistemazioni degli ufficiali e della bassa forza.

La commissione infine esprimerà il suo giudizio sull'allestimento in genere e sul grado di rifinitura delle navi sottoposte e visita.

All'atto della visita la Società presenterà alla commissione i risultati degli accertamenti di stabilità eseguiti dal Registro italiano dopo ultimati i lavori e l'Amministrazione emanerà in conseguenza le norme da seguire nell'ordinario servizio per quanto si riferisce allo zavorramento della nave, alla chiusura dei portellini, ecc.

La visita della commissione ministeriale è altresì obbligatoria per quelle navi che, quantunque ammesse al servizio sovvenzionato, siano state assoggettate a radicali riparazioni, ovvero a modifiche o trasformazioni di qualche importanza.

Art. 11.

Le navi di cui all'art. 9 e quelle che abbiano subìto radicali trasformazioni alla carena o all'apparato motore dovranno sottostare, alla presenza della commissione prevista dallo stesso art. 9, ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di dodici ore consecutive, delle quali nove ore ad una velocità media superiore del quindici per cento a quella prescritta per linee a velocità fino a dodici miglia e superiore del dieci per cento per velocità al di sopra di dodici miglia, e tre ore alla velocità normale di navigazione.

Per la determinazione della velocità le navi, con carico pari alla metà della loro portata lorda, percorreranno nei due sensi e per un numero pari di volte una base misurata opportunamente scelta tra quelle edite dall'Istituto idrografico della Regia marina.

Durante tale prova verranno accertate le condizioni di governo, le qualità manovriere e di navigabilità nonchè l'esistenza di vibrazioni e la presenza di fumo dipendente da imperfetta combustione.

Durante le tre ore di prova alla velocità normale di navigazione, verrà determinato il consumo di combustibile.

La commissione avrà facoltà di accertarsi del funzionamento di qualche macchinario ausiliario.

Di queste prove verrà redatto processo verbale che sarà firmato oltre che dalla commissione anche da un delegato della Società.

Art. 12.

Il Ministero delle comunicazioni potrà autorizzare che la visita e le prove indicate negli articoli precedenti siano eseguite posteriormente all'entrata in servizio delle navi, quando ciò sia ritenuto necessario per non ritardare o interrompere l'esercizio di una linea, e purchè l'autorità marittima abbia accertato che le navi stesse siano in perfette condizioni di navigabilità.

Art. 13.

Il Ministro per le comunicazioni potrà, inoltre, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, far procedere ad una visita sommaria ed occorrendo anche a visita straordinaria, delle navi, per accertare se le medesime riuniscano sempre tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio, alla sicurezza della navigazione e alle esigenze del trasporto della posta, dei passeggeri, delle merci e del bestiame.

Risultando dalle visite che taluna nave non soddisfi alle condizioni suaccennate, la Società dovrà, nel termine che le verrà assegnato, eseguire i lavori necessari per rimettere la nave nelle condizioni stabilite, ovvero provvedere a sostituirla con altra rispondente alle condizioni stesse, e ciò senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio e ferma la responsabilità che la Società possa avere incontrato per ritardi e inconvenienti verificatesi.

Art. 14.

Le spese per indennità di missione al personale ed alle commissioni incaricate dal Ministero delle comunicazioni della esecuzione delle visite delle navi saranno a carico della Società.

Ricevimento - Custodia - Trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 15.

Tutte le linee contemplate nella convenzione hanno carattere postale.

La Società ha l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di « effetto » s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a venti chilogrammi e, per i pieghi originari della Direzione generale del bollo, a trenta chilogrammi. Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi superasse il quattro per cento del volume delle stive delle navi destinate alle linee Civitavecchia-Terranova, Napoli-Massaua, Genova-Massaua-Chisimaio, Massaua-Chisimaio (compreso il prolungamento a Napoli), e il tre per cento delle navi adibite a tutte le altre, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministro per le comunicazioni.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno o delle sue colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere spe-

ciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte, da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Qualora gli accordi di cui sopra non fossero stati stipulati e le Amministrazioni postali estere corrispondessero i diritti per il trasporto marittimo direttamente a quella italiana, questa sarà tenuta a pagare alla Società un compenso pari al diritto marittimo stabilito dagli accordi internazionali, esclusa ogni maggiorazione, e su tale compenso sarà egualmente detratta la quota parte predetta.

Art. 16.

La Società dovrà destinare su ogni nave un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato, per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano della nave sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo per il servizio degli effetti uno o due impiegati ed uno o due commessi, la Società sarà in obbligo di assegnare apposito e sufficiente locale sopra coperta, in luogo centrale e prossimo al punto di carico e scarico degli effetti, e corredato di banchi, tavoli e casellari adatti per lo svolgimento delle operazioni postali. In tale ambiente saranno collocate le cuccette pieghevoli per gli impiegati ed i commessi. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese della Società.

Il vitto degli impiegati e dei commessi sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 17.

Per le linee sottospecificate, quali risultano dall'elenco delle linee di preminente interesse nazionale approvato in base all'articolo 2 del R. decreto-legge 7 dicembre 1936-XV, numero 2081:

dal n. 13 al n. 18 inclusi del II settore
dal n. 1 al n. 24 inclusi del III settore
n. 4 e 5 e dal n. 15 al n. 23 inclusi del IV settore

la Società dovrà fare ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto o dagli uffici sanitari o consolari, dalle Capitanerie, dagli uffici di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo di imbarco.

Essa dovrà egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero delle comunicazioni, effettuarsi anche presso le agenzie della Società.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico della Società, la quale dovrà adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza senza pericolo di avaria e senza perdita di tempo.

Per tutte le altre linee gli effetti postali saranno consegnati dalla Amministrazione delle poste o dagli uffici sanitari o consolari, o dalle Capitanerie, alla Società sulla banchina lungo la quale la nave è accostata o dalla quale si effettua il trasporto a mezzo chiatte lungo bordo, quando la nave non accosta.

Analogamente dovrà procedersi per il ricevimento degli effetti in arrivo.

Le operazioni per l'imbarco da banchina a bordo, e per lo sbarco da bordo a banchina saranno a carico della Società, la quale dovrà altresì provvedere perchè siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avaria e senza perdita di tempo.

Inoltre la Società, per le linee elencate nel primo comma del presente articolo, avrà pure l'obbligo di trasportare gratuitamente (solo nolo) gli oggetti e le provviste riferentisi ai servizi postali, telegrafici e telefonici dipendenti dal Ministero delle comunicazioni nel limite dell'uno per cento della portata netta di ciascuna nave in ciascun viaggio.

Art. 18.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle comunicazioni nello scopo di accertare il numero e la natura degli effetti per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena le navi siano ormeggiate.

Art. 19.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dall'Amministrazione delle poste e dalle Autorità diplomatiche italiane all'estero o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascuna nave sarà provveduta a cura della Società. La cassetta, alle cui eventuali riparazioni è tenuta la Società stessa, dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffici postali dei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte della Società o dei suoi agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti delle navi saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi alla Società che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili di impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti delle navi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi stampati a cura dell'Amministrazione delle poste, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

La Società però potrà trasportare con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee da essa esercitate nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia l'Amministrazione delle poste in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

La Società senza il consenso del Governo non potrà trasportare effetti fra porti esteri per conto di uno Stato estero.

Art. 20.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni e avarie degli effetti.

Tariffe e condizioni di trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori.

Art. 21.

La Società è obbligata al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori per tutti gli scali toccati dalle sue navi, sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni di cui agli articoli seguenti.

Allo scopo di facilitare tali trasporti la Società dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Il Ministero delle comunicazioni provvederà quando sia possibile, perchè in ciascun scalo di approdo nel Regno e nelle colonie sia assegnato alle navi postali un posto determinato per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

Art. 22.

Le tariffe da applicarsi al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori per i percorsi appresso indicati non potranno oltrepassare i limiti stabiliti nelle tabelle che seguono:

a) tra porti del Regno;

b) tra porti del Regno e porti esteri dell'Adriatico;

c) tra i porti del Regno e i porti delle Isole italiane dell'Egeo;

d) tra porti del Regno e i porti della Corsica, di Malta e della Tunisia;

e) tra porti del Regno e quelli della Libia, dell'Africa Orientale Italiana e di Gibuti, Berbera e Zeila;

f) tra porti del Mar Rosso, posti tra Aden e Suez (ad esclusione dei porti di Aden e Suez);

g) tra i porti della Libia, tra quelli dell'Africa Orientale Italiana, tra i porti coloniali fra di loro, cumulando, in questo caso, le tariffe delle linee e le eventuali spese di trasbordo quando il trasporto dovesse essere effettuato su due o più linee anche della stessa Società concessionaria.

TABELLA A.

PASSEGGERI (1)

VELOCITÀ PRESCRITTA E ZONE DI PERCORRENZA	Centesimi per passeggero-km.		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per le linee con velocità inferiore a 12 miglia:			
da 1 a 150 chilometri	47.88	31.92	15.96
» 151 a 300 »	35.79	23.86	11.93
» 301 a 600 »	25.05	16.70	8.35
» 601 a 1000 »	20.67	13.78	6.89
» 1001 a 1500 »	16.38	10.92	5.46
oltre 1500 chilometri	11.34	7.56	3.78
Per le linee con velocità da 12 a 14 miglia: (2)			
da 1 a 150 chilometri	75.60	50.40	21.20
» 151 a 300 »	39.06	26.04	13.02
» 301 a 600 »	28.98	19.32	9.66
» 601 a 1000 »	20.67	13.78	6.89
» 1001 a 1500 »	16.38	10.92	5.46
oltre 1500 chilometri	11.34	7.56	3.78
Per le linee con velocità oltre 14 miglia:			
Per qualsiasi percorso	75.60	50.40	25.20
Dall'Italia ai porti dell'Africa Orientale Italiana e viceversa:			
da 1 a 4000 chilometri	62.64	41.76	20.88
oltre i 4000 chilometri	34.56	23.04	11.52

(1) Nei prezzi di passaggio, risultanti dall'applicazione della presente tabella non sono compresi il costo del vitto e del letto per i posti in cabina di tutte le classi.

(2) Per i percorsi fra gli scali del Regno si applicheranno i prezzi previsti per le linee con velocità inferiore a 12 miglia.

La Società ha facoltà di formare delle tariffe forfetarie globali — sulle basi di quelle unitarie della sopraripontata tabella A — e comprendenti il costo del vitto e del letto, le quali saranno soggette alla preventiva approvazione del Ministero delle comunicazioni e sostituiranno, a tutti gli effetti del presente capitolato, dette tariffe unitarie.

Per le linee Genova-Shanghai (Espresso), Trieste-Shanghai (Espresso), Genova-Alessandria (Espresso) e Trieste-Alessandria (Espresso) i prezzi di passaggio per i percorsi fra scali del Regno o fra scali del Regno e scali dell'Africa Orientale Italiana saranno superiori a quelli stabiliti nella tabella A e fissati con la preventiva approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Sulla linea Fiume-Genova-Marsiglia-Valencia (periplo italico) e limitatamente ai percorsi aventi carattere turistico, da determinarsi dal Ministero delle comunicazioni, le tariffe non potranno superare quelle della tabella A, aumentate dell'80 per cento.

Sulle navi potranno aggiungersi cabine speciali e di lusso a prezzi superiori a quelli normali, da determinarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Il numero di tali cabine non potrà eccedere il quaranta per cento del numero totale dei posti di prima classe.

I ragazzi di età inferiore ai tre anni saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso), quelli dai tre ai dieci anni non compiuti, pagheranno metà tariffa.

Il costo del letto, del vitto e delle consumazioni a bordo sarà determinato dal Ministero delle comunicazioni. Il vitto non è obbligatorio pei passeggeri nei viaggi di durata inferiore a dodici ore.

Ogni passeggero di prima classe avrà diritto di portare con sè gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, ed ogni passeggero di seconda e terza classe 70 chilogrammi, anche se il bagaglio è costituito da derrate e prodotti agricoli per il consumo personale.

MERCI

TABELLA B.

ZONE DI PERCORRENZA	Prezzo per quintalo in lire			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Sino a 200 km. (minimo per quintale)	8.82	7.05	5.37	3.36
Da oltre 200 sino a 300 km. (1)	0.352	0.235	0.1344	0.067
Da oltre 300 sino a 400 km. (1)	0.235	0.117	0.084	0.058
Da oltre 400 sino a 1000 km. (1)	0.058	0.058	0.058	0.058
Oltre 1000 km. (1)	0.042	0.042	0.042	0.042
Tra i porti del Regno e quelli dell'Africa Orientale Italiana nonchè quelli di Gibuti, Berbera e Zeila e viceversa.				
Dall'Italia ai porti dell'Eritrea e viceversa	28.10	25.55	21.95	19.80
Dall'Italia a Gibuti e viceversa	33.25	30.65	22.70	20.65
Dall'Italia alla Somalia Italiana ovvero a Berbera e Zeila e viceversa	39.25	35.65	23.75	21.60
Tra i porti dell'Africa Orientale Italiana, tra questi e quelli di Gibuti, Berbera e Zeila.				
Sino a 200 km. (minimo per quintale	14.700	11.750	8.950	5.600
Da oltre 200 sino a 300 km. (1)	0.588	0.392	0.224	0.112
Da oltre 300 sino a 400 km. (1)	0.392	0.196	0.140	0.098
Da oltre 400 sino a 1000 km. (1)	0.098	0.098	0.098	0.098
Da oltre 1000 km. (1)	0.070	0.070	0.070	0.070
Tra i porti dell'Africa Orientale Italiana o di Gibuti, Berbera e Zeila e quelli del Mar Rosso fra Aden e Suez (questi ultimi esclusi).				
Sino a 200 km. (minimo per quintale	29.400	23.500	17.900	11.200
Da oltre 200 sino a 300 km. (1)	1.176	0.784	0.448	0.224
Da oltre 300 sino a 400 km. (1)	0.784	0.392	0.280	0.196
Da oltre 400 sino a 1000 km. (1)	0.196	0.196	0.196	0.196
Da oltre 1000 km. (1)	0.140	0.140	0.140	0.140

(1) Per ogni 20 km. indivisibili.

L'importo minimo di ogni spedizione è di lire quindici ad eccezione delle spedizioni per l'Eritrea e la Somalia per le quali il minimo è rispettivamente di lire 25 e di lire 30. Le frazioni di quintale di ogni singola classe di merce fino a 50 kg. e quelle oltre 50 kg. sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale e per quintale intero.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del cinquanta e del cento per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 e 150 chilogrammi per metro cubo.

La tariffa non comprende i diritti d'imbarco, stivaggio, disistivaggio, trasbordo e sbarco. Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo stivaggio, il disistivaggio, il trasbordo e lo sbarco delle merci sarà fatto a cura della Società la quale non potrà per tali operazioni applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dalle autorità locali competenti; tuttavia per partite di importanza speciale la Società potrà consentire al ricevitore; salvo particolari disposizioni vigenti nei porti, di ritirare la merce sotto paranco.

TABELLA C.

BESTIAME

ZONE DI PERCORRENZA	Lire per capo			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Da 1 a 300 km. (prezzo minimo)	33.60	19.20	9.12	4.80
Per ogni 50 km. indivisibili oltre 300 e fino a 500 km.	4.80	3.60	1.92	1.20
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 500 km.	3.60	2.40	1.20	0.48
Tra i porti del Regno e quelli dell'Africa Orientale Italiana nonchè quelli di Gibuti, Berbera e Zeila e viceversa.				
Porti del Regno - Porti dell'Eritrea e viceversa	225.—	148.—	74.—	33.—
Porti del Regno - Gibuti e viceversa	252.—	166.—	83.—	36.—
Porti del Regno - Somalia Italiana (nonchè Berbera e Zeila) e viceversa.	334.—	221.—	110.—	47.—
Tra i porti dell'Africa Orientale Italiana, tra questi e quelli di Gibuti, Berbera e Zeila.				
Da 1 a 300 km. (prezzo minimo)	56.—	32.—	15.20	8.—
Per ogni 50 km. indivisibili oltre 300 e fino a 500 km.	8.—	6.—	3.20	2.—
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 500 km.	6.—	4.—	2.—	0.80
Tra i porti dell'Africa Orientale Italiana o di Gibuti, Berbera e Zeila e quelli del Mar Rosso fra Aden e Suez (questi ultimi esclusi).				
Da 1 a 300 km. (prezzo minimo)	112.—	64.—	30.40	16.—
Per ogni 50 km. indivisibili oltre 300 e fino a 500 km.	16.—	12.—	6.40	4.—
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 500 km.	12.—	8.—	4.—	1.60

Appartengono alla prima classe: cavalli, buoi, muli, tori, vacche, vitelli.

Appartengono alla seconda classe: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini.

Appartengono alla terza classe: montoni, capre, pecore e porci.

Appartengono alla quarta classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del box non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate d'accordo fra il Ministero delle comunicazioni e la Società.

TABELLA D.

VALORI

ZONE DI PERCORRENZA	Lire per ogni 1000 lire indivisibili
Da 1 a 200 km. (prezzo minimo)	4,80
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 200 e fino a 500 km.	0,86
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 500 e fino a 1000 km.	0,28
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 1000 km.	0,14
Prezzo massimo	14,40
Tra i porti del Regno e quelli dell'Africa Orientale Italiana nonchè quelli di Gibuti, Berbera e Zeila e viceversa.	
Porti del Regno - Porti dell'Eritrea e viceversa	14,40
Porti del Regno - Gibuti e viceversa	14,40
Porti del Regno - Porti della Somalia Italiana (nonchè Berbera e Zeila) e viceversa.	14,40
Tra i porti dell'Africa Orientale Italiana, tra questi e quelli di Gibuti, Berbera e Zeila.	
Da 1 a 200 km. (prezzo minimo)	8 —
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 200 e fino a 500 km.	1,44
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 500 e fino a 1000 km.	0,48
Per ogni 100 km indivisibili oltre 1000 km.	0,24
Prezzo massimo	24 —
Tra i porti dell'Africa Orientale Italiana o di Gibuti, Berbera e Zeila e quelli del Mar Rosso fra Aden e Suez (questi ultimi esclusi).	
Da 1 a 200 km. (prezzo minimo)	16 —
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 200 e fino a 500 km.	2,88
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 500 e fino a 1000 km.	0,96
Per ogni 100 km indivisibili oltre 1000 km.	0,48
Prezzo massimo	48 —

Nessun diritto di cappa potrà essere gravato dalla Società sulle spedizioni di merci, bestiame e valori.

Art. 23.

Pei percorsi internazionali non indicati nell'articolo precedente le tariffe non potranno in verun caso essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali, ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni, siano reputati di pari importanza.

Il Ministero delle comunicazioni potrà pure disporre che:

a) le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come completamento di carico sulle navi in partenza dall'Italia, non siano tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dalla Società alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione con la medesima nave;

b) le merci di importazione, imbarcate in un porto estero sopra una nave a destinazione di un porto italiano, non siano tassate ad un prezzo superiore al nolo applicato dalla Società alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto estero sopra la medesima nave per essere spedite, con o senza trasbordo, ad un porto estero.

Art. 24.

La Società ha l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenente merci applicando tariffe non superiori alle seguenti:

1° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno toccata da navi adibite alle linee esercitate dalla Società

fino a	30 kg.	. . . . .	L.	5
» »	60 »	. . . . .	»	8
» »	120 »	. . . . .	»	15

2° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località italiana del Mediterraneo, nonchè fra porti del Regno e porti esteri dell'Adriatico, del Tirreno, della Tunisia e di Malta toccati da navi adibite alle linee suddette:

fino a 30 kg. . . . . . L. 10
» » 60 » . . . . . » 15
» » 120 » . . . . . » 25

3° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località del Mar Rosso, del Golfo di Aden e della Somalia italiana toccate da navi adibite alle linee suddette:

fino a 30 kg. . . . . . L. 20
» » 60 » . . . . . » 25
» » 120 » . . . . . » 35

Per l'operazione di trasbordo dei piccoli colli suddetti da una nave ad un'altra sarà percepito dalla Società un compenso non superiore a L. 1 per collo.

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo per collo ed il loro valore non dovrà eccedere le 1000 lire per collo.

Riduzioni di tariffa.

Art. 25.

La Società si obbliga di applicare sulle linee tra la Sardegna e il continente, oltre alle facilitazioni di viaggio contemplate nei precedenti articoli, la riduzione del trenta per cento sulle tariffe normali dei viaggi di andata e ritorno, ogni qualvolta siano concesse dalle Ferrovie dello Stato riduzioni non inferiori al trenta per cento sulle proprie tariffe in occasione di congressi, fiere, esposizioni, pellegrinaggi, manifestazioni sportive, viaggi d'istruzione, viaggi turistici e simili, dietro presentazione dei documenti prescritti dai rispettivi Comitati.

Art. 26.

La Società dovrà provvedere perchè ad ogni approdo possano essere caricate le merci pronte per l'imbarco; a tale scopo dovrà lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale.

Quando per fatto proprio la Società non adempisse a tale obbligo sarà tenuta ad eseguire il trasporto nel viaggio successivo salvo che lo speditore non avesse provveduto nel frattempo in altro modo.

Nell'uno e nell'altro caso la Società dovrà rimborsare le spese di sosta della merce.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, la Società avrà diritto al cinquanta per cento del nolo.

Le presenti disposizioni non si appellano alle linee di carattere commerciale.

Art. 27.

In caso di calamità pubblica il Ministero delle comunicazioni potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del cinquanta per cento delle tariffe normali senza che la Società abbia diritto a verun compenso.

Art. 28.

Il Ministero delle comunicazioni, di accordo con la Società, potrà variare le tariffe di cui all'articolo 22, quando lo ritenesse opportuno in vista delle mutate condizioni dei traffici o della economia nazionale.

Il Ministro per le comunicazioni potrà disporre riduzione di tariffe anche nel caso di mancato assenso della Società dopo avere però sentito il parere del Consiglio superiore della Marina mercantile.

Allo stesso modo potrà il Ministero suddetto modificare le norme e condizioni di trasporto ogni qualvolta ciò fosse ritenuto da esso opportuno per armonizzarle con le leggi, le consuetudini e le esigenze dei trasporti.

Le variazioni alle tariffe e le modificazioni alle norme e condizioni di trasporto devono essere portate a conoscenza del pubblico a cura della Società quindici giorni prima della loro entrata in vigore.

Art. 29.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe è esercitata dal Ministero delle comunicazioni

Art. 30.

Servizio cumulativo.

Pei trasporti dei passeggeri, bagagli e merci a destinazione degli scali esteri regolarmente toccati dalle linee indicate nella tabella di cui all'articolo 1 e, ove sia possibile, anche pei trasporti in senso inverso, è fatto obbligo alla Società di attuare, previ accordi con le ferrovie, il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, possibilmente mediante unico contratto di trasporto e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulle basi delle tariffe, proprie a ciascuna Amministrazione. Uguale obbligo è fatto alla Società in riguardo ai trasporti passeggeri, bagagli e merci fra il continente, le isole e le colonie.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura della Società, verso quel compenso che sarà stabilito dalle locali autorità competenti.

La Società, sarà pure tenuta ad attuare il servizio cumulativo per i passeggeri, bagagli e merci con gli altri concessionari dei servizi marittimi sovvenzionati, e possibilmente con altre imprese italiane di navigazione marittima e fluviale e imprese di navigazione estere che esercitano linee per località non toccate dalle navi italiane sovvenzionate.

Le norme e condizioni dei trasporti in servizio cumulativo fra la Società e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

La Società avrà l'obbligo di costruire, quando sia possibile, nei porti di transito, appositi capannoni per le operazioni di servizio cumulativo.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 31.

La Società dovrà concedere: il viaggio gratuito, escluso il vitto e il letto:

a) su tutte le linee in prima classe alle persone che si trovano nelle condizioni dell'art. 2 del R. decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188, modificato con R. decreto 19 gennaio 1931, n. 103, e con legge 18 giugno 1931, n. 921, ed agli Accademici d'Italia con tre viaggi all'anno per le loro famiglie; nel limite di tre persone per ogni viaggio per le linee: Genova Centro America-Sud Pacifico; Italia-India-Estremo Oriente (espresso); Genova-Capetwon-Durban (espresso); Genova-Australia; Genova-Alessandria (espresso); Trieste-Alessandria (espresso); Trieste-Pireo-Alessandria;

b) sulle linee per le colonie e l'estero:

1) a due missionari o due missionarie, italiani, in seconda classe (uno potrà essere concesso in prima classe);

c) su tutte le linee, in terza classe:

1) ai nazionali indigenti, residenti nelle colonie o all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alla loro residenza dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a dieci posti per ogni viaggio di andata e ritorno;

2) ai marinai italiani naufraghi, rimpatrianti, su richiesta delle autorità portuali o consolari, in numero non superiore a dieci posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di cui alla lettera c) sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni, e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2.

Art. 32.

La Società dovrà concedere la riduzione del trenta per cento sulle tariffe normali, escluso il vitto e il letto:

a) per i percorsi fra i porti del Regno:

1) agli impiegati dello Stato e loro famiglie;

2) agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato ed alle rispettive famiglie;

3) ai militari di truppa;

4) agli allievi degli Istituti nautici;

5) ai partecipanti ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6) alle comitive di operai, di agricoltori e loro famiglie in numero non inferiore a venti persone e alle comitive in genere composte di non meno di trenta persone, purchè in precedenza ne abbiano fatto domanda indicando i nomi dei componenti la comitiva e lo scopo del viaggio;

7) alle persone di servizio dei membri del Parlamento e delle categorie indicate ai numeri 1 e 2;

b) sulle linee per le colonie:

1) ai componenti le spedizioni scientifiche;

2) ai Regi agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie;

3) ai funzionari dello Stato ed agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato in servizio nelle colonie e rispettive famiglie;

4) agli impiegati dello Stato non compresi nel numero precedente che viaggiano per ragioni di servizio;

5) agli insegnanti nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

6) alle comitive indicate al n. 6 della lettera a);

c) sulle linee per l'estero: alle persone indicate ai numeri 1, 2, 4 e 5 della lettera b);

d) su tutte le linee:

ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni

ed in mancanza di speciali convenzioni con le Amministrazioni interessate:

a) ai militari di ogni grado che viaggiano isolati a spese dello Stato;

b) ai nazionali residenti nelle colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 33.

La Società dovrà concedere:

a) la riduzione del cinquanta per cento sulle tariffe normali, escluso il vitto e il letto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino in Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri;

b) la riduzione del settantacinque per cento sulle tariffe normali escluso il vitto e il letto:

1) ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche;

2) per un viaggio annuale dalle colonie o dall'estero all'Italia e ritorno ai giovani nazionali e stranieri ivi residenti, che si rechino in Italia a intraprendere o proseguire gli studi presso le Regie università e i Regi istituti di istruzione superiore o di belle arti, che saranno indicati dal Ministero delle comunicazioni. Questa riduzione non vale per la prima classe.

Art. 34.

Per i trasporti di dipendenti diretti o di cose di proprietà dello Stato non contemplati negli articoli precedenti la Società dovrà concedere la riduzione del trenta per cento sulla tariffa normale. Per i trasporti delle persone o cose sopraindicate che richiedano l'occupazione di almeno due terzi della capacità della nave potranno essere stipulati tra la Società e le Amministrazioni dello Stato interessate convenzioni speciali a condizioni più favorevoli per le Amministrazioni stesse.

Art. 35.

Sorveglianza dei servizi.

La sorveglianza dei servizi spetta all'Amministrazione della Marina mercantile (Ispettorato dei servizi marittimi) ed alle autorità da essa delegate.

I funzionari dell'Amministrazione della Marina mercantile e le autorità da essa delegate hanno diritto di eseguire a bordo delle navi e presso l'Amministrazione della Società tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione delle disposizioni contenute nella convenzione e nel presente capitolato.

A tale scopo la Società è tenuta a concedere ampia facoltà di accesso e di circolazione a bordo delle navi assegnate alle linee (comprese le navi di riserva) ai funzionari incaricati dei servizi di ispezione con le modalità che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 36.

La Società ha l'obbligo di compilare le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia normalmente ogni trimestre al Ministero delle comunicazioni che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Società alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmet-

terà al Ministero delle comunicazioni, insieme coi propri bilanci una relazione tecnica ed economica della gestione delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea.

L'esposizione dei dati da comprendersi sia nelle statistiche che nella relazione annuale sarà effettuata in base alle direttive che all'uopo saranno impartite dal Ministero delle comunicazioni.

La liquidazione definitiva delle sovvenzioni non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo.

Art. 37.

Ove la Società non adempia agli obblighi di cui all'articolo 36 od ostacoli le indagini che si praticassero ai termini degli articoli 35 e 36, il Ministero delle comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di sospendere il pagamento della sovvenzione.

Art. 38.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della sorveglianza e delle indagini di cui agli articoli 35 e 36 del presente capitolato sono a carico della Società ed a tal uopo sulla sovvenzione annua sarà effettuata una ritenuta del due per mille, che varrà a titolo di deposito, salvo liquidazione definitiva.

Art. 39.

Penalità.

Per le sole linee postali giornaliere Napoli-Palermo e Civitavecchia-Terranova:

Nel caso di ritardato arrivo nei porti sopraindicati non derivante da causa di forza maggiore dimostrata o da autorizzazione ministeriale, la Società incorrerà in una multa di L. 0,10 per tonnellata di stazza lorda e per ogni ora di ritardo. Nell'applicazione di tale multa sarà computata per un'ora ogni frazione superiore di trenta minuti: sarà trascurata la frazione uguale o inferiore.

Per tutte le linee:

Per ogni viaggio omesso oppure eseguito soltanto in parte la Società incorrerà nella perdita della relativa sovvenzione oppure della quota di essa proporzionale alla parte di viaggio non eseguita. Se l'omissione oppure l'esecuzione soltanto parziale è avvenuta senza causa di forza maggiore o senza ordine del Ministero delle comunicazioni la Società incorrerà inoltre in una multa pari al decimo della sovvenzione che sarebbe spettata alla Società per quel viaggio oppure della quota di essa sovvenzione proporzionale alla parte di viaggio non eseguita.

La mancanza di navi non costituisce caso di forza maggiore.

Quando il viaggio venga omesso oppure eseguito soltanto in parte per causa di forza maggiore dimostrata o per ordine del Ministero delle comunicazioni, per il viaggio omesso oppure per la parte di esso non eseguita in luogo della sovvenzione saranno corrisposte la quota di ammortamento di cui al terz'ultimo comma dell'art. 7 del R. decreto-legge 7 dicembre 1936-XV, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002, e la quota d'interesse sul valore attuale della nave che avrebbe dovuto effettuare il viaggio al tasso del sette e mezzo per cento, per un periodo di tempo limitato alla durata normale del viaggio o della parte di esso non eseguita. L'ammontare complessivo di tali quote non potrà superare la relativa sovvenzione.

Per le linee riguardo alle quali non è stabilita la periodicità dei viaggi, ma soltanto viene fissato un determinato numero di viaggi da compiersi in un anno, ove siano trascorsi tre mesi dall'inizio di un viaggio in una qualsiasi di tali linee senza che ne sia stato iniziato un altro nella medesima linea, il Ministero delle comunicazioni, sentite le giustificazioni della Società, potrà revocare la concessione dell'esercizio di detta linea riducendo la sovvenzione globale annua della quota attribuita alla linea stessa. Per le stesse linee quando i viaggi venissero omessi od eseguiti soltanto in parte senza causa di forza maggiore o senza ordine del Ministero delle comunicazioni, oltre alla ritenuta della sovvenzione corrispondente alla percorrenza non eseguita, sarà applicata una multa pari ad un ventesimo della ritenuta. Tuttavia, ai soli effetti del computo del numero dei viaggi annuali, il viaggio sarà considerato compiuto se la percorrenza eseguita risulterà di almeno un terzo di quella stabilita per l'intero viaggio normale.

Per qualunque altra irregolarità non giustificata nella esecuzione degli orari ed itinerari la Società incorrerà in una multa da L. 500 (lire cinquecento) a L. 10.000 (lire diecimila) per viaggio.

Quando, nonostante la ripetuta applicazione della multa sino al massimo contemplato al precedente comma, si verificasse nella stessa linea qualche altra irregolarità dello stesso genere di quella che vi ha dato luogo, il Ministero delle comunicazioni potrà infliggere alla Società una multa la cui misura potrà arrivare sino al quintuplo del massimo sopraindicato.

Salvo casi di forza maggiore dimostrata o di proroga concessa dal Ministero per le comunicazioni, il ritardo frapposto dalla Società alla messa in linea delle navi di nuova costruzione o a rimpiazzare una nave perduta o disadatta alla navigazione, oltre il termine stabilito, sarà punito con una multa di lire una per tonnellata di stazza lorda e per ogni giorno di ritardo.

Nel caso di inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di camera, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 30 per il comandante, di L. 15 per ogni ufficiale e di L. 5 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione delle tariffe, non dipendente da errore materiale, la Società, oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che avrebbe dovuto applicare.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni della Società.

Contro le deliberazioni del Ministero suddetto non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Società.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dalla sovvenzione e sussidiariamente dalla cauzione.

Roma, addì 21 gennaio 1939-XVII

p. *Il Ministero delle comunicazioni*
Il direttore generale della Marina mercantile
GIULIO INGIANNI

p. *Il Ministero delle finanze*
Il direttore capo divisione
SALVATORE TUCCI

p. *La « Tirrenia » società anonima di navigazione*
ALESSANDRO CIANO

(1793)

DECRETO MINISTERIALE 19 gennaio 1939-XVII.

Assicurazione per gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali dei salariati dipendenti dalle Amministrazioni statali.

IL MINISTRO PER LE FINANZE

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO PER LE CORPORAZIONI

Visto il R. decreto 17 agosto 1935-XIII, n. 1765, contenente disposizioni per l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali;

Visto il R. decreto 15 dicembre 1936-XV, n. 2276, che detta norme integrative al predetto decreto, n. 1765;

Visto il regolamento approvato con R. decreto 25 gennaio 1937-XV, n. 200, per l'esecuzione dei predetti decreti, n. 1765 e n. 2276;

Vista la delega contenuta nell'ultimo comma dell'art. 48 del predetto R. decreto 17 agosto 1935-XIII, n. 1765;

Considerata la necessità di emanare nuove norme per disciplinare la gestione dell'assicurazione per gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali dei dipendenti dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

I salariati dipendenti dalle Amministrazioni statali, anche ad ordinamento autonomo, sono assicurati contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali in base alle disposizioni del R. decreto 17 agosto 1935-XIII, n. 1765, del R. decreto 15 dicembre 1936-XV, n. 2276, e del regolamento approvato con con R. decreto 25 gennaio 1937-XV, n. 200, in quanto applicabili, e con le norme contenute nel presente decreto.

L'obbligo dell'assicurazione di cui al precedente comma è limitato ai salariati che vi sono soggetti ai sensi degli articoli 1 e 18 del predetto R. decreto 17 agosto 1935-XIII, n. 1765.

Art. 2.

L'assicurazione dei salariati statali è attuata dall'Istituto nazionale fascista per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro per ciascuna Amministrazione dello Stato dalla quale i salariati medesimi dipendono, col sistema di gestione per conto dello Stato.

Alla fine di ogni trimestre le Amministrazioni statali rimborsano all'Istituto nazionale fascista infortuni, su presentazione degli elenchi contabili e dei documenti giustificativi, l'importo delle prestazioni assicurative di cui all'art. 21 del R. decreto 17 agosto 1935-XIII, n. 1765, e quello delle spese particolari sostenute dall'Istituto per ciascun caso denunciato.

Alla fine di ogni esercizio finanziario le Amministrazioni suddette provvederanno altresì a rimborsare all'Istituto nazionale fascista infortuni una quota per le spese generali di amministrazione e sanitarie nella misura che sarà stabilita anno per anno dal Ministro per le corporazioni di concerto col Ministro per le finanze, su proposta dell'Istituto.

Art. 3.

Le Amministrazioni statali, anzichè rimborsare trimestralmente i ratei delle rendite vitalizie per inabilità permanente e delle rendite ai superstiti degli infortunati liquidate dall'Istituto nazionale fascista infortuni ai sensi del R. decreto 17 agosto 1935-XIII, n. 1765, avranno facoltà di versare al predetto Istituto, a completa tacitazione dei rimborsi delle rendite stesse, i valori capitali di tali rendite calcolati secondo le tabelle approvate con decreto del Ministero delle corporazioni ai termini dell'art. 19 del R. decreto 17 agosto 1935-XIII, n. 1765.

Art. 4.

Le Amministrazioni dello Stato le quali in base ai propri ordinamenti o a contratti corrispondono le prestazioni assicurative per infortunio o malattia professionale a persone non soggette all'obbligo dell'assicurazione, possono provvedervi per mezzo della speciale gestione attuata ai sensi del presente decreto presso l'Istituto nazionale fascista assicurazione infortuni.

Art. 5.

Le norme contenute nei precedenti articoli non concernono i dipendenti dalle aziende autonome del Ministero delle comunicazioni per i quali si applicano le disposizioni per essi appositamente adottate.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 19 gennaio 1939-XVII

Il Ministro per le finanze
DI REVEL

Il Ministro per le corporazioni
LANTINI

(1959)

DECRETO MINISTERIALE 22 aprile 1939-XVII.

Determinazione del contingente di alcole di 1ª categoria da liberare dal vincolo della destinazione a carburante nel mese di aprile 1939-XVII.

IL MINISTRO PER LE FINANZE

DI CONCERTO CON

I MINISTRI PER LE CORPORAZIONI
E PER L'AGRICOLTURA E LE FORESTE

Visto l'articolo unico della legge 17 giugno 1937, n. 1003, che converte in legge, con modificazioni, il R. decreto-legge 18 gennaio 1937, n. 22, contenente nuove norme regolatrici della produzione e dello smercio dell'alcole di 1ª categoria;

Ritenuta la necessità di stabilire il contingente di alcole etilico di 1ª categoria da liberare dal vincolo della destinazione a carburante durante il corrente mese di aprile 1939;

Decreta:

Art. 1.

Nel corrente mese di aprile 1939 potrà essere liberato dal vincolo della destinazione a carburante un quantitativo di alcole etilico di 1ª categoria non superiore a 20.000 ettanidri.

Art. 2.

L'estrazione dalle fabbriche sarà effettuata in base alle norme e alle istruzioni che l'Amministrazione delle finanze riterrà d'impartire agli Uffici tecnici delle imposte di fabbricazione.

Roma, addì 22 aprile 1939-XVII

Il Ministro per le finanze
DI REVEL

Il Ministro per le corporazioni
LANTINI

Il Ministro per l'agricoltura e le foreste
ROSSONI

(2004)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Concessione di exequatur

In data 20 marzo 1939-XVII è stato concesso l'exequatur al signor Jousry Nached Naguib Eff. console generale d'Egitto a Milano.

(1964)

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

Sostituzione del presidente della Commissione di vigilanza sulle radiodiffusioni per la città di Ancona

Con decreto del Ministro per le comunicazioni in data 15 febbraio 1939-XVII, il cav. geom. Nicola Scavia, direttore del Circolo delle costruzioni telegrafiche e telefoniche, è stato nominato presidente della Commissione di vigilanza sulle radiodiffusioni, per la città di Ancona, in sostituzione del cav. uff. Giuseppe Claudi.

(1968)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO PORTAFOGLIO DELLO STATO

Media dei cambi e dei titoli

N. 96

del 28 aprile 1939-XVII

Stati Uniti America (Dollaro)	19 —
Inghilterra (Sterlina)	88,97
Francia (Franco)	50,35
Svizzera (Franco)	427 —
Argentina (Peso carta)	4,39
Belgio (Belga)	3,215
Canadà (Dollaro)	18,91
Danimarca (Corona)	3,9715
Germania (Reichsmark)	7,625
Norvegia (Corona)	4,4705
Olanda (Fiorino)	10,136
Polonia (Zloty)	358,60
Portogallo (Scudo)	0,8074
Svezia (Corona)	4,583
Bulgaria (Leva) (Cambio di Clearing)	22,85
Estonia (Corona) (Cambio di Clearing)	4,8733
Germania (Reichsmark) (Cambio di Clearing)	7,6336
Grecia (Dracma) (Cambio di Clearing)	16,23
Jugoslavia (Dinaro) (Cambio di Clearing)	43,70
Lettonia (Lat) (Cambio di Clearing)	3,5236
Romania (Leu) (Cambio di Clearing)	13,9431
Spagna (Peseta Burgos) (Cambio di Clearing)	222,20
Turchia (Lira turca) (Cambio di Clearing)	15,10
Ungheria (Pengo) (Cambio di Clearing)	3,8520
Svizzera (Franco) (Cambio di Clearing)	439,56
Rendita 3,50 % (1906)	71,85
Id. 3,50 % (1902)	70,075
Id. 3,00 % Lordo	50,025
Prestito Redimibile 3,50 % (1934)	66,25
Id. Id. 5 % (1936)	91,05
Rendita 5 % (1935)	90,875
Obbligazioni Venezie 3,50 %	89,65
Buoni novennali 5 % - Scadenza 1940	100 —
Id. Id. 5 % - Id. 1941	100,90
Id. Id. 4 % - Id. 15 febbraio 1943	89,675
Id. Id. 4 % - Id. 15 dicembre 1943	90,20
Id. Id. 5 % - Id. 1944	95,675

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Diffida per smarrimento mezzo foglio compartimenti semestrali di certificato di rendita consolidato 3,50 %.

(3ª pubblicazione). Avviso n. 256.

E' stato presentato a questa Direzione generale per il tramutamento in cartelle al portatore il certificato di rendita Cons. 3,50 % (1906) n. 678102 di L. 525, intestato a Schettini Rubino Gerardo fu Nicola. Il certificato stesso reca a tergo la dichiarazione di consenso da parte del titolare in autentica Marini d'Armenia 14 settembre 1938-XVI con delega al Credito Italiano sede di Napoli pel ritiro dei nuovi titoli.

Poichè, per altro, detto certificato risulta mancante di un lembo del foglio compartimenti semestrali d'interessi, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorsi sei mesi dalla data della prima pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, senza che siano state notificate opposizioni ai sensi dell'art. 169 del regolamento generale sul Debito pubblico approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298, si provvederà alla chiesta operazione.

Roma, addì 22 dicembre 1938-XVII

Il direttore generale: POTENZA

(5086)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Diffida per smarrimento di mezzo foglio compartimenti semestrali di certificato di rendita consolidato 3,50 %.

(3ª pubblicazione). Avviso n. 257.

E' stato presentato a questa Direzione generale per il tramutamento in cartelle al portatore il certificato di rendita Cons. 3,50 % (1906), n. 343.641 di L. 35, indicato a Di Pirro Annunziata fu Pasquale minore, sotto la tutela di Scirocco Federico, recante a tergo una dichiarazione di consenso, da parte della stessa titolare, in autentica del notaio, Di Macco di Gaeta in data 31 maggio 1938-XVI, e la delega al Banco di Roma, filiale di Roma, pel ritiro dei nuovi titoli.

Poichè, per altro, detto certificato risulta mancante del mezzo foglio di compartimenti semestrali, si diffida chiunque possa avervi interesse, che trascorsi sei mesi dalla data della prima pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, senza che siano notificate opposizioni, ai sensi dell'art. 169 del regolamento generale sul Debito pubblico approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298, si procederà senz'altro alla operazione come sopra richiesta, senza responsabilità di questa centrale Amministrazione.

Roma, addì 22 dicembre 1938-XVII

Il direttore generale: POTENZA

(5087)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

41ª Estrazione delle obbligazioni « Risanamento della città di Napoli »

Si notifica che nel giorno di lunedì 22 maggio 1939-XVII, alle ore 10, in Roma, in una sala a pianterreno del palazzo ove ha sede la Direzione generale del Debito pubblico, via Goito n. 1, aperta al pubblico, avrà luogo la 41ª estrazione, per i quantitativi indicati nella tabella di ammortamento, delle obbligazioni (3ª, 4ª, 7ª e 8ª serie) create in dipendenza della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, serie 3ª, per il risanamento della città di Napoli.

I numeri delle obbligazioni sorteggiate, da rimborsarsi a partire dal 1° luglio 1939, saranno pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 1° maggio 1939-XVII

Il direttore generale: POTENZA

(2013)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

(3ª pubblicazione). **Rettifiche d'intestazione di certificati di rendita.** **Elenco n. 21**

Si dichiara che le rendite seguenti, per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del debito pubblico, vennero intestate e vincolate come alla colonna 4 mentrechè invece dovevano intestarsi e vincolarsi come alla colonna 5, essendo quelle ivi risultanti le vere indicazioni dei titolari delle rendite stesse:

DEBITO 1	NUMERO d'iscrizione 2	AMMONTARE della rendita annua 3	INTESTAZIONE DA RETTIFICARE 4	TENORE DELLA RETTIFICA 5
Rendita 5 %	64027	785 —	*Verzone* Carlo fu Giovanni Antonio, dom. a Vercelli (Novara).	*Verzone Poverello* Carlo fu Giovanni, dom. a Vercelli (Novara).
Id.	44299	2000 —	*Maciachini* Felicita fu Angelo, moglie di Gaggi Bartolomeo fu Luigi, dom. a Milano; vincolato per dote.	*Macciacchini* Felicita fu Angelo, ecc., come contro.
Id.	90157	45 —	Sorzana *Giuseppina* fu Giuseppe, minore sotto la patria potestà della madre Faroppa Ippolita di Luigi, ved. Sorzana, dom. a Ceva (Cuneo).	Sorzana *Maria-Giuseppina* fu Giuseppe, ecc., come contro.
Cons. 3,50 %	677186	77 —	Parini *Mario* fu *Francesco*, dom. a S. Giuliano Vecchio (Alessandria).	Parini *Mario-Francesco* fu Carlo, dom. a San Giuliano Vecchio (Alessandria).
P. R. 3,50 % (1934)	328394	2845,50	Valsecchi *Giuseppina* fu Francesco, moglie di Vittadini Giovanni, dom. a Milano; vincolato per dote.	Valsecchi *Maria-Maddalena-Anna-Giuseppina* fu Francesco, ecc., come contro.
P. R. 3,50 %	152957	178,50	Tribisonna Alfonsina fu Giuseppe, moglie di Morone *Arcangelo* di Felice, dom. a Guardia Sanframondi (Benevento); vincolato per dote.	Tribisonna Alfonsina fu Giuseppe, moglie di Morone *Michele-Arcangelo* di Felice, dom. a Guardia Sanframondi (Benevento); vincolato per dote
Id.	189849	10,50	Casiello *Gaetano* fu Vitantonio, minore sotto la patria potestà della madre Caputo Caterina fu Michele, vedova di Casiello Vitantonio, dom. ad Altamura (Bari); con usufrutto vitalizio a favore di Caputo Caterina fu Michele, vedova di Casiello Vitantonio, dom. ad Altamura (Bari).	Casiello *Gaetana* fu Vitantonio, minore, ecc., come contro; con usufrutto come contro.
P. R. 3,50 % (1934)	304501	304,50	Reggiani Maria Dolores e *Dina* fu Ernesto, sotto la patria potestà della madre Malagoli Rosa ved. Reggiani, dom. a Nonantola (Modena).	Reggiani Maria, Dolores e *Lina* fu Ernesto, minori sotto la patria potestà, ecc., come contro.
P. R. 3,50 %	2296	140 —	*Zigari Chiarina* di Gaetano, nubile, dom. a Castrovillari (Cosenza).	*Zicari Chiara-Margherita* di Gaetano, nubile, dom. a Castrovillari (Cosenza)
Cons. 3,50 % (1906)	772210	35 —	*Calossi Giuseppina* fu Giovanni-Francesco, vedova di *Gianzone Luigi*, dom. in Alessandria.	*Calosso Eugenia-Giovanna-Giuseppa* fu Giovanni-Francesco, ved. di *Gensone Giovanni-Luigi*, dom. in Alessandria
Id.	772211	38,50	Come sopra.	Come sopra.
P. R. 3,50 %	275722	150,50	Artini *Giselda* fu Artino, interdicenda sotto l'amministrazione provvisoria di Bringiotti Vittorio fu Francesco, dom. in Alessandria; vincolata d'usufrutto a favore di Bianchi Carmelina fu Luigi, ved. Artini.	Artini *Gisella* fu Artino, interdicenda, ecc., come contro; vincolata come contro.
P. R. 3,50 % (1934)	84747	52,50	Campisi *Mario-Audenzio* fu Gioacchino, minore sotto la patria potestà della madre Musso Rosaria, vedova Campisi Gioacchino, dom. a Sambuca Zabut (Girgenti).	Campisi *Maria-Audenzia* fu Gioacchino, minore, ecc., come contro.
Cons. 3,50 %	363957	350 —	Baughiero *Linda* di Pietro, moglie di Piantino Domenico, dom. in Cocconato (Torino); vincolato per dote della titolare.	Baughiero *Rosalia-Eufemia-Linda-Maria* di Pietro, moglie, ecc., come contro.
Id.	106582	91 —	Marcone *Laura* fu Giuseppe, minore sotto la tutela di Marcone Giuseppe, dom. in Moneglia (Genova).	Marcone *Maria-Leopolda* fu Giuseppe, minore sotto la tutela di Marcone Giuseppe, dom. in Moneglia (Genova).
Id.	792481	560 —	Marcone *Giorgio* fu Giovanni-Battista, dom. in Moneglia (Genova).	Marcone *Pietro-Giorgio* fu Giovanni-Battista, dom. in Moneglia (Genova).
Id.	796252	245 —	Marcone *Giorgio* fu Gio. Batta, dom. in Moneglia (Genova).	Come la precedente.
Cons. 3,50 % (1906)	117143	73,50	Leo *Antonio* fu Antonino, minore sotto la tutela di Leo Giuseppe, dom. in Limina (Messina).	Leo *Pietro-Antonio* fu Antonino, ecc., come contro.

DEBITO 1	NUMERO d'iscrizione 2	AMMONTARE della rendita annua 3	INTESTAZIONE DA RETTIFICARE 4	TENORE DELLA RETTIFICA 5
P. R. 3,50 %	432679	6804 —	*Coffàro* Lucia e Giovanna di Salvatore, minori sotto la patria potestà del padre, dom. a Palermo, con usufrutto senza fede di vita a Caltagirone Saverio fu Silvestro, dom. a Palermo.	*Cuffaro* Lucia e Giovanna di Salvatore, minori, ecc.; con usufrutto come contro.
Cons. 3,50 %	703839	350 —	*Siacero* Angela di Pietro, ved. di Pricco Giacomo di Martino, dom. in S. Martino Canavese (Torino).	*Sciacero* Angela di Pietro, ecc., come contro.
P. R. 3,50 % già Litt. 5 %	260646	98 —	Viggiano Leonardo, *Antonio*, Gennaro fu Giuseppe, *gli ultimi due minori*, sotto la patria potestà della madre Leonardi Maria-Teresa, ved. Viggiano Giuseppe, eredi indivisi del padre, dom. a Morano Calabro (Cosenza); con usufrutto vitalizio a Lombardi Maria-Teresa fu *Fedele*, ved. Viggiano Giuseppe, dom. a Morano Calabro (Cosenza).	Viggiano Leonardo, *Pietro-Antonio*, Gennaro fu Giuseppe, *eredi indivisi del padre*, dom. a Morano Calabro (Cosenza); con usufrutto vitalizio a Lombardi Maria-Teresa fu *Leonardo*, ved Viggiano Giuseppe, dom. a Morano Calabro (Cosenza).
Rendita 5 % (1935)	12126	125 —	*Baruffo* Luigi fu Luigi, minore sotto la tutela di Berardelli Andrea, dom in Napoli.	*Barruffo* Alfonso fu Luigi, minore, ecc., come contro.
P. R. 3,50 %	63890	490 —	*Roggiero* Giacomo fu Spirito, dom. in Melle (Cuneo).	*Reggero* Giacomo fu Spirito, dom. in Melle (Cuneo).
Cons. 3,50 % (1906)	111758	73,50	Maggiora *Clementina* fu Luigi, minore sotto l'amministrazione della madre Pittarelli Vittoria, dom a Refrancore (Alessandria); vincolato per dote pel matrimonio da contrarre dalla titolare con Ferraro *Annibale* di Tommaso.	Maggiora *Rosa-Enrichetta-Valentina-Costantina* fu Luigi, minore sotto l'amministrazione della madre Pittarelli Vittoria, dom. a Refrancore (Alessandria); vincolato per dote pel matrimonio da contrarre dalla titolare con Ferraro *Filippo-Annibale* di Tommaso.
Cons. 3,50 %	681701	70 —	Giannone Francesco di Emanuele, dom. in Palermo; vincolato d'usufrutto vitalizio a favore di Giglio *Rosina* fu Onofrio, moglie di Rotolo Giovanni, dom. in Palermo.	Come contro; vincolato d'usufrutto vitalizio a favore di Giglio *Rosalia* fu Onofrio, moglie di Rotolo Giovanni, dom. in Palermo.
Rendita 5 %	150910	40 —	Ospedale Trigona di Noto; con usufrutto vitalizio a favore di Papaleo *Maddalena* fu Giuseppe, vedova Maltese, dom. a Noto.	Ospedale Trigona di Noto; con usufrutto vitalizio a favore di Papaleo *Maria-Maddalena* fu Giuseppe, vedova Maltese, dom. in Noto.
P. R. 3,50 %	157147	108,50	Ospedale Trigona di Noto (Siracusa); con usufrutto a Papaleo *Maddalena* fu Giuseppe, ved. di Maltese Paolo, dom. a Noto (Siracusa).	Ospedale Trigona di Noto (Siracusa); con usufrutto a favore di Papaleo *Maria-Maddalena* fu Giuseppe, ved. di Maltese Paolo, dom. a Noto (Siracusa).
Id.	157645	248,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	165538	59,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	165739	73,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	171671	245 —	Come sopra.	Come sopra.
Id.	197752	262,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	203313	49 —	Come sopra.	Come sopra.
Id.	203314	80,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	204937	17605 —	Come sopra.	Come sopra.
Id.	239965	143,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	287718	59,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	313358	66,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	313615	770 —	Come sopra.	Come sopra.
Id.	318172	329 —	Come sopra.	Come sopra.
Id.	329979	105 —	Come sopra.	Come sopra.
Id.	334857	59,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	346480	87,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	356197	66,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	356198	24,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	365567	63 —	Come sopra.	Come sopra.
Id.	369936	66,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	369937	21 —	Come sopra.	Come sopra.

DEBITO 1	NUMERO d'iscrizione 2	AMMONTARE della rendita annua 3	INTESTAZIONE DA RETTIFICARE 4	TENORE DELLA RETTIFICA 5
P. R. 3,50 %	384419	42 —	Ospedale Trigona di Noto (Siracusa); con usufrutto a favore di Papaleo *Maddalena* fu Giuseppe, ved. di Maltese Paolo, dom. a Noto (Siracusa).	Ospedale Trigona di Noto (Siracusa); con usufrutto a favore di Papaleo *Maria-Maddalena* fu Giuseppe, ved. di Maltese Paolo, dom. a Noto (Siracusa).
Id.	388384	430,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	483728	4553,50	Come sopra.	Come sopra.
Id.	406031	3325 —	Come sopra.	Come sopra.
Rendita 5 %	12127	125 —	*Barufio* Alfonso fu Luigi, minore sotto la tutela di Berardelli Andrea, dom. in Napoli.	*Barruffo* Alfonso fu Luigi, minore, ecc., come contro.
P. R. 3,50 % (1934)	373578	1477 —	Demo Margherita fu Luigi, minore sotto la patria potestà della madre Berger Teodolinda fu Giacomo, vedova in prime nozze di Demo Luigi ed in seconde nozze di Re Giacomo, dom. a Pinerolo (Torino); con usufrutto congiuntamente e cumolativamente a Re *Giuseppina, Luigia, Agostina*, nubili, e *Fedele*, moglie di Vincenzi Riccardo, sorelle fu Lorenzo, dom. a Pinerolo, senza fede di vita	Come contro; con usufrutto congiuntamente e cumolativamente a Re *Maria-Teresa-Maddalena Giuseppa, Maria-Luigia, Maria-Adelaide-Agostina*, nubili e *Fedela*, moglie di, ecc., come contro.
Cons. 3,50 %	714586	31,50	Sottini Erminia di Giovanni, moglie di Sala Dionigi, maggiorenne, Sottini Domenica, *Ermelinda, Agata*, Giuseppe e *Giacomo* di Giovanni, minori sotto la patria potestà del padre, dom. a Crevola d'Ossola (Novara), e figli nascituri di detto Sottini Giovanni fu Andrea, eredi indivisi del proprio nonno Sottini Andrea.	Sottini Erminia di Giovanni, moglie di Sala Dionigi, maggiorenne, Domenica, Fermo, *Clorinda-Ernestina, Emma-Agata*, Giuseppe, e *Giacomina*, minori sotto la patria potestà, ecc., come contro.
P. Naz. 5 %	20406	1600 —	Sauro *Nino*, Libero, *Annita*, Italo e Albania fu Nazario, minori sotto la patria potestà della madre Steffè Caterina, ved. Sauro, dom. in Venezia.	Sauro *Giacomo*, Libero, *Anita*, ecc., come contro.
Id.	26372	750 —	Sauro *Nino*, Libero, Italo, Anita ed Albania fu Nazario, minori sotto la patria potestà della madre Steffè Caterina di Cristoforo, ved. di Nazario Sauro, dom. in Venezia.	Sauro *Giacomo*, Libero, Italo, ecc., come contro.
Id.	26373	1125 —	Come sopra.	Come sopra.
Id.	26374	280 —	Come sopra; vincolato di usufrutto a favore di Steffè Caterina di Cristoforo, ved. di Nazario Sauro.	Come sopra; vincolato come contro.
Cons. 3,50 % (1906)	624916	350 —	Zavattaro Albertino di Mario, minore sotto la patria potestà del padre, dom. in Casale Monferrato (Alessandria); vincolato di usufrutto vitalizio a favore di Eusebione Marcellina fu Giovanni, ved. di Imarisio *Francesco*, dom. in Casale Monferrato.	Zavattaro Albertino di Mario, minore sotto la patria potestà del padre, dom. in Casale Monferrato (Alessandria); vincolato di usufrutto vitalizio a favore di Eusebione Marcellina fu Giovanni, ved. di Imarisio *Giovanni*, dom. in Casale Monferrato.
P. R. 3,50 % (1934)	494780	918 —	*Iosue* Angelina fu Leonardo, minore sotto la patria potestà della madre Martino *Giuseppa*, dom. a Monacilioni (Campobasso).	*Iosuè* Angelina fu Leonardo, minore sotto la patria potestà della madre Martino *Maria-Giuseppa*, dom. a Monacilioni (Campobasso).
Cons. 3,50 % (1906)	790162	175 —	Botta *Vittorina* fu Antonio, nubile, dom. in Avigliana (Torino), sottoposta ad ipoteca a favore dello Stato per cauzione dovuta da Botta Carlo.	Botta *Vittoria* fu Antonio, nubile, ecc., come contro.
Id.	790163	122,50	Come sopra.	Come sopra.

A termini dell'art. 167 del regolamento generale del Debito pubblico approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa Direzione generale, le intestazioni suddette saranno come sopra rettificate.

Roma, addì 22 marzo 1939-XVII

Il direttore generale: POTENZA

(1537)

CONCORSI

MINISTERO DELLE FINANZE

Diario delle prove scritte del concorso a 30 posti di volontario di gruppo B negli uffici provinciali del Tesoro

IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il decreto Ministeriale 17 gennaio 1939-XVII col quale vennero fissati i giorni 11, 12 e 13 aprile 1939 per le prove scritte del concorso per esami a 30 posti di volontario nel ruolo di gruppo *B* degli Uffici provinciali del Tesoro, bandito con decreto Ministeriale 28 ottobre 1938;

Ritenuta l'opportunità di rinviare le dette prove scritte;

Decreta:

Le prove scritte del concorso per esami a 30 posti di volontario nel ruolo di gruppo *B* degli Uffici provinciali del Tesoro avranno luogo in Roma nei giorni 29, 30 e 31 maggio 1939-XVII.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 15 aprile 1939-XVII

Il Ministro: DI REVEL

(1992)

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Concorso a sei posti di volontario nel ruolo per i servizi tecnici

IL MINISTRO PER GLI AFFARI ESTERI

Visto il R. decreto-legge 27 ottobre 1937-XV, n. 1931, convertito nella legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 107, concernente il riordinamento dei ruoli di gruppo *A* del soppresso Commissariato generale dell'emigrazione;

Visto il R. decreto 19 maggio 1938-XVI, n. 838, concernente le norme per l'ammissione al ruolo per i servizi tecnici;

Visto l'autorizzazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 1908.3/1.3.1 in data 28 febbraio 1938-XVI.

Determina:

Art. 1.

E' aperto un concorso per esami a sei posti di volontario nel ruolo per i servizi tecnici.

Le domande, scritte e sottoscritte di pugno dall'aspirante su carta da bollo da L. 6, corredate dei documenti di cui appresso, dovranno essere presentate al Ministero degli affari esteri non oltre 45 giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Gli aspiranti che risiedono nelle Colonie italiane oppure all'estero potranno far pervenire al Ministero i documenti prescritti successivamente alla presentazione delle rispettive istanze, ma in ogni caso almeno cinque giorni prima della data stabilita per l'inizio delle prove scritte di esame.

La data di arrivo delle domande e dei documenti è stabilita dal bollo a data apposto dal competente ufficio del Ministero. Non saranno ammessi al concorso quei candidati le cui istanze e i relativi documenti pervenissero al Ministero dopo tali termini, anche se presentati in tempo agli uffici postali.

Non sono ammessi richiami a documenti o titoli presentati per qualsiasi motivo ad altre amministrazioni.

Art. 2.

Le domande debbono indicare con precisione cognome, nome, paternità, dimora e luogo ove il concorrente intende che gli sia fatta ogni comunicazione relativa al concorso e gli vengano restituiti, a concorso ultimato, i documenti e i titoli presentati.

Alle domande dovranno essere allegati i seguenti documenti:

1° certificato comprovante che il candidato è cittadino italiano col godimento dei diritti politici (sono equiparati ai cittadini italiani, per gli effetti del presente concorso, gli italiani non regnicoli e coloro per i quali tale equiparazione sia riconosciuta con decreto Reale in occasione di singoli consensi). La firma dell'ufficiale di stato civile che rilascia il certificato deve essere legalizzata dal presidente del Tribunale;

2° certificato, su carta da bollo di L. 4 comprovante l'iscrizione del candidato al P. N. F. o ai Fasci giovanili di combattimento. L'iscrizione non è richiesta per i mutilati ed invalidi di guerra o per i minorati in dipendenza dei fatti d'arme avveratisi nella difesa delle Colonie dell'A.O. dal 16 gennaio 1935 anno XIII.

Per gli iscritti al P. N. F. in epoca posteriore al 28 ottobre 1922, tale certificato deve essere rilasciato dal segretario (o anche dal vice segretario se trattisi di capoluogo di provincia) dal competente Fascio di combattimento e sottoposto al visto del segretario federale o, in sua vece, dal vice segretario federale o dal segretario federale amministrativo.

Per gli iscritti ai Fasci di combattimento, in epoca anteriore al 28 ottobre 1922, il certificato deve essere rilasciato personalmente dal segretario federale della Provincia e vistato per ratifica, dal Segretario del P. N. F. o da uno dei Vice segretari, ovvero, dal Segretario amministrativo del Partito stesso; dovrà inoltre, attestare che l'iscrizione non subì interruzione.

Per coloro che siano feriti per la causa fascista, il detto certificato dovrà attestare che non vi fu interruzione nella iscrizione, dalla data dell'evento che fu causa della ferita anche se posteriore alla Marcia su Roma.

Il ferito per la causa fascista, a corredo del certificato, dovrà pure produrre il relativo brevetto di ferito.

Gli italiani non regnicoli e i cittadini italiani residenti all'estero, dovranno comprovare la loro iscrizione al P. N. F., mediante certificato, redatto su carta da bollo da L. 4, rilasciato direttamente dalla Segreteria generale dei Fasci italiani all'estero e firmato dal Segretario generale o da uno degli Ispettori centrali dei Fasci all'estero.

Quando trattisi di iscritti ai Fasci di combattimento da epoca anteriore alla Marcia su Roma, anche il detto certificato dovrà essere sottoposto alla ratifica del Segretario del Partito Nazionale Fascista o di uno dei Vive segretari o del Segretario amministrativo del Partito stesso.

Il certificato di appartenenza al P. N. F. dei cittadini sanmarinesi residenti nel Regno dovrà essere firmato dal segretario della Federazione che li ha in forza. Anche per i cittadini sanmarinesi, i certificati attestanti l'iscrizione anteriore al 28 ottobre 1922 ai Fasci di combattimento, rilasciati, secondo il caso, dal Segretario del Partito Fascista Sanmarinese, o dai segretari federali del Regno, dovranno essere ratificati dal Segretario del P. N. F. o da uno dei Vice Segretari o dal Segretario amministrativo del Partito stesso;

3° copia autentica dell'atto di nascita dal quale risulti che l'età del candidato, alla data del presente decreto, non è minore di 21 anni, nè maggiore di 30.

Tale limite di età è elevato di 5 anni:

a) per coloro che abbiano prestato servizio militare durante la guerra 1915-18 o che, durante lo stesso periodo, siano stati imbarcati su navi mercantili in sostituzione del servizio militare;

b) per i legionari fiumani;

c) per coloro che abbiano partecipato nei reparti mobilitati delle Forze armate dello Stato alle operazioni militari svoltesi nelle Colonie dell'Africa Orientale dal 3 ottobre 1935-XIII al 5 maggio 1936-XIV;

d) per coloro che abbiano prestato servizio militare non isolato all'estero in operazioni belliche dopo il 5 maggio 1936-XIV:

Tale limite è poi elevato a 39 anni.

a) per i mutilati od invalidi di guerra o per la Causa fascista o per i fatti d'arme avvenuti dal 16 gennaio 1935-XIII per la difesa delle Colonie dell'Africa Orientale ovvero per servizio militare non isolato all'estero in operazioni belliche dopo il 5 maggio 1936-XIV, a favore dei quali siano stati liquidati pensioni o assegni privilegiati di guerra in applicazione delle norme vigenti;

b) per gli ex combattenti che abbiano prestato servizio militare durante la guerra 1915-18, o per coloro che abbiano partecipato in reparti mobilitati delle Forze armate dello Stato, alle operazioni militari svoltesi nelle Colonie dell'A. O., dal 3 ottobre 1935-XIII al 5 maggio 1936-XIV, ovvero per servizio militare non isolato all'estero in operazioni belliche dopo il 5 maggio 1936-XIV, quando gli uni e gli altri siano stati decorati al valore militare o abbiano conseguito promozioni per merito di guerra.

Sono esclusi dal beneficio di cui sopra coloro che abbiano riportato condanne per reati commessi durante il servizio militare, anche se amnistiati.

I suddetti limiti di età sono aumentati di 4 anni:

a) per coloro che risultino regolarmente iscritti ai Fasci di combattimento, senza interruzione, da data anteriore al 28 ottobre 1922;

b) per i feriti per la causa fascista, in possesso del relativo brevetto di ferito, che risultino iscritti ininterrottamente al Partito

Nazionale Fascista dalla data dell'evento che fu causa della ferita, anche se posteriore alla Marcia su Roma.

Tutti i suddetti limiti massimi di età sono aumentati di:

a) due anni nei riguardi degli aspiranti che siano coniugati alla data in cui scade il termine di presentazione delle domande di partecipazione al concorso;

b) un anno per ogni figlio vivente alla data medesima.

L'elevazione di cui alla lettera a) si cumula con quella di cui alla lettera b) ed entrambe con quelle previste da ogni altra disposizione in vigore purchè complessivamente non venga superato il 45° anno di età.

Si prescinde dal limite massimo di età nei confronti degli aspiranti che alla data del bando di concorso, già rivestano la qualità di impiegato civile statale di ruolo.

Si prescinde altresì dal limite massimo di età nei riguardi del personale civile non di ruolo che alla data del 4 febbraio 1937-XV conti ininterrotto servizio di almeno due anni presso le Amministrazioni statali, eccetto quella ferroviaria; all'uopo non costituisce interruzione l'allontanamento dal servizio a causa di obblighi militari.

La firma dell'ufficiale di stato civile che rilascia la copia dell'atto di nascita, deve essere legalizzata dal presidente del Tribunale;

4° copia dello stato di servizio militare o copia del foglio matricolare.

Coloro che abbiano prestato servizio militare durante la guerra 1915-18 o che abbiano partecipato, nei reparti mobilitati delle Forze armate dello Stato, alle operazioni militari svoltesi nelle Colonie dell'Africa Orientale dal 3 ottobre 1935-XIII al 5 maggio 1936-XIV, presenteranno, invece, copia dello stato di servizio o del foglio matricolare, annotata delle eventuali benemerenze di guerra. Gli ex combattenti nella guerra 1915-18, presenteranno, inoltre, una dichiarazione integrativa ai sensi della circolare n. 588 del Giornale militare del 1923.

Coloro, invece, che furono imbarcati su navi mercantili durante la guerra 1915-18 proveranno tale circostanza mediante esibizione di apposito certificato da rilasciarsi dalle autorità marittime competenti.

I candidati invalidi di guerra o minorati per la causa fascista o in dipendenza dei fatti d'arme avvenuti dal 16 gennaio 1935-XIII per la difesa delle Colonie dell'Africa Orientale, dovranno provare tale loro qualità mediante l'esibizione del decreto di concessione della relativa pensione o mediante uno dei certificati mod. 69, rilasciato dalla Direzione generale delle pensioni di guerra.

Gli orfani dei caduti in guerra o per la causa fascista o dei caduti in dipendenza dei fatti d'arme verificatisi dal 16 gennaio 1935-XIII per la difesa delle Colonie dell'Africa Orientale e i figli degli invalidi di guerra o dei minorati per la causa fascista o in dipendenza dei fatti d'arme verificatisi dalla data predetta, per la difesa delle Colonie dell'Africa Orientale, dovranno dimostrare la loro qualità i primi, mediante certificato su carta da bollo da L. 4 rilasciato dal competente Comitato dell'Opera nazionale per la protezione ed assistenza agli orfani di guerra, legalizzato dal Prefetto; gli altri con l'esibizione della dichiarazione mod. 69 rilasciata dalla Direzione generale delle pensioni di guerra al nome del padre del candidato oppure con un certificato in carta da bollo da L. 4 del podestà del Comune di residenza, sulla conforme dichiarazione di tre testimoni e in base alle risultanze anagrafiche e dello stato civile legalizzato dal Prefetto;

5° certificato medico rilasciato, su carta da bollo da L. 4 da un medico provinciale o militare o della M.V.S.N. ovvero dall'ufficiale sanitario del Comune di residenza, dal quale risulti che il candidato è di sana e robusta costituzione, tale da permettergli da affrontare qualsiasi clima, e non ha imperfezioni fisiche visibili non derivanti da ragioni di guerra e che siano comunque di impedimento all'esercizio delle funzioni cui aspira. A tale scopo l'aspirante sarà sottoposto alla visita di cui al paragrafo 820, lettera c) del regolamento sul servizio sanitario militare. La firma dell'ufficiale medico dovrà essere regolarizzata dalla superiore autorità militare. Per i residenti all'estero il certificato medico dovrà essere rilasciato da un medico di fiducia del R. Ufficio diplomatico o consolare competente.

L'Amministrazione potrà sottoporre i candidati ad una visita di un sanitario di sua fiducia.

I candidati invalidi di guerra o minorati per la causa nazionale o in dipendenza dei fatti d'arme avvenuti dal 16 gennaio 1935-XIII per la difesa delle Colonie dell'Africa Orientale, produrranno il certificato dell'autorità sanitaria di cui all'art. 14, n. 3, del R. decreto 29 gennaio 1922, n. 92, nella forma prescritta dal successivo art. 15;

6° certificato penale generale, rilasciato dall'ufficiale del casellario giudiziario. La firma del segretario deve essere legalizzata dal procuratore del Re;

7° certificato di buona condotta rilasciato dal Comune dove il concorrente risiede, con la dichiarazione del fine per cui esso è richiesto. La firma del podestà deve essere legalizzata dal Prefetto;

8° diploma originale o copia autentica della laurea in giurisprudenza o in economia e commercio o in scienze politiche o titolo equipollente;

9° stato di famiglia, su carta da bollo da L. 4, da prodursi soltanto dai coniugati, con o senza prole, e dai vedovi con prole;

10° rapporto informativo sulla durata e natura del servizio, sulla condotta, capacità, diligenza e idoneità dell'aspirante, con l'indicazione del giudizio complessivo, da esprimersi con le qualifiche di « ottimo », « distinto », « buono », « mediocre », « cattivo ». Tale documento deve essere prodotto dai soli aspiranti che siano in servizio non di ruolo alla dipendenza dello Stato e deve essere rilasciato dal competente capo dell'Ufficio;

11° una fotografia in doppio esemplare, firmata dall'aspirante sul lato anteriore e debitamente legalizzata;

12° ogni altro titolo, pubblicazione e documento che l'aspirante creda opportuno di presentare.

I certificati devono essere conformi alle vigenti disposizioni sul bollo e quelli indicati ai nn. 1, 2, 5, 6 e 7 debbono essere di data non anteriore a tre mesi da quella di pubblicazione del presente decreto, sotto pena di esclusione dal concorso.

Art. 3.

L'adempimento delle condizioni di cui agli articoli precedenti non vincola il Ministero ad accogliere le domande di ammissione al concorso. Il giudizio dell'Amministrazione è a tale riguardo insindacabile.

Art. 4.

Gli esami consisteranno in prove scritte ed in una prova orale.

Le prove scritte verteranno sulle seguenti materie:

1° Diritto civile e diritto internazionale privato;
2° Diritto amministrativo e costituzionale;
3° Diritto corporativo.

L'esame orale verterà sulle materie oggetto delle prove scritte e inoltre sulle seguenti:

nozioni di diritto marittimo;
legislazione del lavoro comparata;
economia corporativa;
nozioni di statistica;
lingua francese.

Art. 5.

Oltre alla notificazione individuale, almeno otto giorni prima dell'inizio degli esami sarà data notizia nella *Gazzetta Ufficiale* del nome degli aspiranti ammessi al concorso, nonchè del luogo, del giorno e dell'ora stabiliti per la prima prova scritta.

Art. 6.

I concorrenti che abbiano conseguito la semplice idoneità senza essere compresi nella graduatoria dei vincitori del concorso non acquistano alcun diritto ad essere nominati.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 20 aprile 1939-XVII

Il Ministro: CIANO

(1993)

MUGNOZZA GIUSEPPE, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

Roma — Istituto Poligrafico dello Stato — G. C.